

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව (ජාගකොස)

ලිපිනය

241, උද්‍යාන පාර,  
කොළඹ 05.

වෙබ් අඩවිය

[www.ntc.gov.lk](http://www.ntc.gov.lk)

විද්‍යුත් තැපෑල

[info@ntc.gov.lk](mailto:info@ntc.gov.lk)

ක්ෂණික ඇමතුම්

1955

ගරු පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍ය,  
පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය,  
නො.34, නාරාහේන්පිට පාර,  
නාවල.

**වාර්ෂික වාර්තාව - 2013**

1971 අංක 38 දරණ මුදල් පනතේ 14 (2) වගන්තිය හා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර යහපාලනය සඳහා වූ උපදෙස් මාලාවේ අංක 05 හා 06 පරිච්ඡේද අනුව සකස් කරන ලද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන්වන වර්ෂය සඳහා වූ කාර්ය සාධන වාර්තාව, වාර්ෂික ගිණුම් වාර්තාව හා විගණකාධිපති වාර්තාව ඉතාමත් සතුටින් ඉදිරිපත් කරමි.

රේණුක දුෂ්‍යන්ත පෙරේරා,  
සභාපති,  
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

පටුන	පිටුව
කොමිෂන් සභාවේ සාමාජික මණ්ඩලය	01
සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය	03
දළ විශ්ලේෂණය	04
කාර්යසාධනය	06
වාර්ෂික ගිණුම්	27
විගණකාධිපති වාර්තාව	39



**කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයන්  
2013 ජනවාරි සිට 2013 පෙබරවාරි දක්වා**

- |    |  |                         |
|----|--|-------------------------|
| 1. | රොෂාන් ගුණවර්ධන මහතා                                       | -සභාපති                 |
| 2. | කේ. බුද්ධදාස මහතා (ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ)                   | -සාමාජික                |
| 3. | ඒ.පොඩිරාළහාමි මහතා<br>(පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික<br>(නිලබලයෙන්) |
| 4. | සේපාලි රූපසිංහ මිය<br>(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය)  | -සාමාජික<br>(නිලබලයෙන්) |
| 5. | ඩබ්.පී. වන්දිකා මිය<br>(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික<br>(නිලබලයෙන්) |
| 6. | යූ.එල්. ජයන්ති ද සිල්වා මිය                                | -සාමාජික                |
| 7. | කේ.ඩී.කේ. තිලකරත්න මහතා                                    | -සාමාජික                |

**2013 මාර්තු සිට 2013 ජූනි දක්වා**

- |    |  |                         |
|----|--|-------------------------|
| 1. | රොෂාන් ගුණවර්ධන මහතා                                       | -සභාපති                 |
| 2. | කේ. බුද්ධදාස මහතා (ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ)                   | -සාමාජික                |
| 3. | ඒ.පොඩිරාළහාමි මහතා<br>(පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික<br>(නිලබලයෙන්) |
| 4. | සේපාලි රූපසිංහ මිය<br>(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය)  | -සාමාජික<br>(නිලබලයෙන්) |
| 5. | ඩී.එම්.ඩී. දිසානායක මහතා                                   | -සාමාජික                |
| 6. | ඩී.එස්. විජේසිංහ මහතා                                      | -සාමාජික                |
| 7. | ආර්.එම්.එස්.පී. කේ. රත්නායක මහතා                           | -සාමාජික                |

## 2013 ජූලි සිට 2013 දෙසැම්බර් දක්වා

- |    |   |                         |
|----|---|-------------------------|
| 1. | රොෂාන් ගුණවර්ධන මහතා  | -සභාපති                 |
| 2. | කේ. බුද්ධදාස මහතා (ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ)                          | -සාමාජික                |
| 3. | ඒ.පොඩිරාලහාමි මහතා<br>(පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය)        | -සාමාජික<br>(නිලබලයෙන්) |
| 4. | ඩබ්.ඩී.ආර්.ක්‍රිෂානන් මහතා<br>(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය) | -සාමාජික<br>(නිලබලයෙන්) |
| 5. | ඩී.සී.ඩබ්.හපුගොඩ මිය<br>(මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය)       | -සාමාජික<br>(නිලබලයෙන්) |
| 6. | ඩී.එම්.ඩී. දිසානායක මහතා  | -සාමාජික                |
| 7. | ඩී.එස්. විජේසිංහ මහතා   | -සාමාජික                |
| 8. | ආර්.එම්.එස්.පී. කේ. රත්නායක මහතා                                  | -සාමාජික                |

## සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය



ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වාර්ෂිකව ඉදිරිපත් කරනු ලබන වාර්ෂික වාර්තාවට 2013 වසර සඳහා ද වර්තමාන සභාපතිවරයා හැටියට පණිවුඩයක් නිකුත් කරනුයේ ඉමහත් සතුටිනි.

අප රටේ මුලු මහත් ප්‍රවාහන පද්ධතිය ක්‍රමවත් ලෙස කළමනාකරණය කොට ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාවට ගුණාත්මක ආරක්ෂාකාරී ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම අප ආයතනයේ ප්‍රමුඛ වගකීමක් ලෙස මා සලකමි.

වර්තමානයේ අප රට සිසු සංවර්ධන මාවතකට පිවිසී ඇති අතර, එම සංවර්ධනයේ සක්‍රීය දායකයන් වන ශ්‍රම බලකායට ගුණාත්මක හා කඩිනම් ආරක්ෂාකාරී ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමටත් අනාගතය භාරගැනීමට අපේක්ෂා කරනු ලබන ජාතික සම්පත වන අපේ දරු පරපුරට සිසු සැරිය සේවාව තුළින් හොඳ ප්‍රවාහන සේවයක් ලබාදීමටත්, ග්‍රාමීය ජනතාවට ගැමිසැරිය සේවාවත්, රාත්‍රී කාලයේ ගමන් කරන මගී ජනතාව සඳහා නිසිසැරිය සේවාවත් සැපයීම පසුගිය වසරේදී සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

එමෙන්ම අනාගත දරු පරපුර ආරක්ෂිතව රටට දායාද කිරීම සඳහා මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධ දැනුවත් කිරීමේ වැඩමුළුද දිවයින පුරා ක්‍රියාත්මක කරමින් පවතී. 1978 දී ආරම්භ කරනලද පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවාව විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයක් ඔස්සේ නිවැරදිව කළමනාකරණය කිරීමට අප ආයතනය සතු මානව සම්පත ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට ඇති මාහැඟි දායාදයකි. එම සම්පත් භාවිතා කරමින් GPS තාක්ෂණය ඔස්සේ නිවැරදි මාර්ගයන් නිවැරදි කාලසටහන් අනුව 75% ක පමණ බස්රථ ප්‍රමාණයක් මේ වන විට කළමනාකරණය කිරීමට හැකිවීම අප ආයතනය ලබා ඇති ජයග්‍රහණයකි.

ඉතා කෙටි කාලයකදී ආරක්ෂාකාරීව තමන්ගේ ගමනාන්තය දක්වා යාමට ගුණාත්මක සේවාවක් සැලසීමත්, විද්‍යානුකූලව ක්‍රමවේද භාවිතා කරමින් කරනු ලබන සමීක්ෂණ ඔස්සේ ලබා ගන්නා නිවැරදි දත්තයන් ආශ්‍රිතව ගුණාත්මක ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීමට ගන්නා උත්සාහයේදී පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍ය ගරු සී.බී. රත්නායක මැතිතුමාත්, එම අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් පද්මසිරි ජයමාන්න මැතිතුමාත් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂතුමා හා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයන් වැඩබලන අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමිය ඇතුළු සියළු නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන්ද, පුද්ගලික බස්රථ හිමියන් සහ ඔවුන්ගේ සේවකයින්ද, බස් සමාගම් හා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට සම්බන්ධ අනෙකුත් ස්වේච්ඡා සංවිධානයද, බාහිරව සිට උපදෙස් ලබා දෙමින් හා මග පෙන්වීම් කරන විශ්ව විද්‍යාල මහාචාර්යවරුන් ඇතුළු විද්වතුන්ද අඩුපාඩු හා නිවැරදි මග පෙන්වීම් කරන මාධ්‍ය ආයතන හා මාධ්‍යවේදීන්ද කෘතවේදීව සිහිකරමි.

රේණුක දුෂ්‍යන්ත පෙරේරා,  
සභාපති,  
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව.

## දළ විශ්ලේෂණය

### ...අපගේ දැක්ම...

දිවයින තුළ සමාජ-ආර්ථික සංවර්ධනයක් ඇතිකිරීම සඳහා ගුණාත්මක, පිරිවැය ඵලදායී සහ ආරක්ෂාකාරී ඒකාබද්ධ ප්‍රවාහන පද්ධතියක් හා සේවාවක් මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ සෑම පුරවැසියෙකුගේම විවිධ ගමනාගමන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම සඳහා සහතිකවීම.

### ...අපගේ මෙහෙවර...

මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජයට උපදෙස් දීම සහ පොදුජන ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම සඳහා කාර්යක්ෂම බස් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතිකවීම සඳහා අවශ්‍ය නියාමන රාමුවක් සකස්කිරීම.

### අපගේ අරමුණු / පරමාර්ථ

- බස් සේවා සංවර්ධන කාර්යයන් ගුණාත්මකව මෙන්ම ප්‍රමාණාත්මකව ඉතා උසස් මට්ටමකින් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම.
- කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් වර්ධනය කිරීම.
- තමන්ට වඩාත් සුදුසු බස් සේවයක් තෝරාගැනීමට මගීන්ට අවස්ථාව සැලසෙන ප්‍රවාහන පද්ධතියක් වර්ධනය කිරීම.
- මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්හි නියැලී මෙහෙයුම්කරුවන්ගේ ස්ථාවරත්වය හා පැවැත්ම පිළිබඳව සහතික වීම.
- ග්‍රාමීය හා සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා ප්‍රදේශවල ක්‍රියාත්මක වන අඩු ප්‍රතිලාභ ලබන එහෙත් සමාජ අවශ්‍යතාවයන් අනුව අත්‍යවශ්‍ය වන බස් සේවාවන් සඳහා මූල්‍ය ආධාර ලබාදීම.
- මගී ප්‍රවාහන බස් සේවාවන් මගින් ඇතිවන පරිසර හානිය වැළැක්වීම සඳහා ක්‍රමවේදයක් සැලසුම්කොට වර්ධනය කිරීම.
- බස් රථවල ධාවන කාලයන් විධිමත් කිරීමෙන් බස් රථවල ඵලදායීතාවය වැඩිකිරීම.
- බස් රථ ධාවන කටයුතුවල ආරක්ෂාකාරී බව සහ විනයගරුක බව තහවුරු කිරීම.
- අන්තර් පළාත් සහ පළාත්බද යන අංශ දෙකෙහිම බස් ප්‍රවාහන ක්‍රම සම්බන්ධීකරණය කිරීම.
- රටේ සමස්ත ශ්‍රම ඵලදායීතාවය වැඩිදියුණු කිරීම.

**කොමිෂන් සභාවේ සංයුතිය**

නිලබලයෙන් පත්වන සාමාජිකයන් තිදෙනෙකුගෙන්ද, කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමැතිය මත පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් පත්කරනු ලබන තවත් සාමාජිකයින් පස් දෙනෙකුගෙන්ද කොමිෂන් සභාව සමන්විත වේ. කොමිෂන් සභාවේ සංවිධානාත්මක ව්‍යුහය සභාපති හා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, සැලසුම්, ධාවන හා සේවා අධීක්ෂණ, තත්ත්ව ආරක්ෂණ සහ බාහිර සම්බන්ධතා, මුදල් හා ප්‍රසම්පාදන යන දෙපාර්තමේන්තු 04 භාරව ක්‍රියාකරනු ලබන අධ්‍යක්ෂකවරුන් හතරදෙනෙකුගෙන් සමන්විත වේ.

2013 වර්ෂය අවසාන වනවිට කොමිෂන් සභාවේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 198 ක් වූ අතර සේවයේ යෙදී සිටි ස්ථිර සේවක සංඛ්‍යාව 137 ක් විය.

**2013.12.31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සේවක සංඛ්‍යාව**

සේවක කාණ්ඩය	අනුමත කාර්යමණ්ඩලය	සේවයේ යෙදී සිටි කාර්යමණ්ඩලය
PL - 1	14	10
PL - 3	13	13
MA- 1.1	90	55
MA- 2.1	03	-
MA- 4	52	42
MA- 5.3	-	-
JM - 1.1	04	10
MM - 1.1	17	04
HM - 1.1	04	02
HM- 2.1	01	01
එකතුව	198	137

මූලාශ්‍රය - පාලන දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

# 2013 වර්ෂයේ කාර්යසාධනය

## 01. සමාජීය අවශ්‍යතාවන් ප්‍රමුඛ කොටගත් බස් සේවා සඳහා දායකත්වය

ජනතාවගේ සමාජීය හා ආර්ථික අවශ්‍යතාවන් සපුරාලීමේ අරමුණින් යුතුව කාර්යක්ෂම පොදු මගී බස් රථ සේවාවක් සැපයීම සඳහා පොදු මගී බස් සේවාවන් පුළුල් කර ඇත. පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් සිසු සැරිය පාසල් බස් රථ සේවාව, ගැමිසැරිය ග්‍රාමීය බස් සේවාව සහ නිසි සැරිය රාත්‍රී බස් සේවාව ඉහත අරමුණ සාක්ෂාත් කිරීමේ අවශ්‍යතාව පෙරදැරි කරගෙන මූල්‍යාධාර ලබාදීමේ පදනම යටතේ පවත්වාගෙන යන සේවා වේ. මේ සඳහා රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයෙහි බස් රථ ධාවකයින්ගේ දායකත්වය ලබාගනී. වාණිජ අරමුණු දෙවනු කොට සමාජ මෙහෙවර පෙරටු කොටගත් සේවා වශයෙන් මෙම ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක වේ.

### 1.1 පාසල් බස් රථ සේවා ව්‍යාපෘතිය - “සිසු සැරිය”

පාසල් සිසුන් සඳහාම වෙන්වූ බස් රථ ප්‍රමාණය අඩුවීම හේතුවෙන් බොහෝ දෙමාපියන්ට අධික වියදමක් දැරීමට සිදුවුවද විකල්පයක් ලෙස තම දරුවන් ප්‍රවාහනයට පාසල් වෑන් රථ යොදවා ගැනීමට පෙළඹුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කොළඹ නගරය අතුලුව දිවයිනේ ප්‍රධාන නගර වල අධික වාහන තදබදයක් ඇති විය.



එසේම පෙරවරුවේ පාසල් කරා පැමිණෙන මෙම වෑන් රථ පාසල නිමාවන තෙක් ගාල් කර තැබීමේ විධිමත් ක්‍රියා පිළිවෙතක් නොතිබීම හේතුවෙන් පාසල් අවට අවහිර වීම විශාල ගැටලුවක් වී තිබුණි.

රජයේ අනුග්‍රහය යටතේ දිවයිනේ සියලුම නගර කේන්ද්‍ර කරගත් මාර්ග හා පාසල් ආවරණය වන පරිදි සහන ගාස්තු ක්‍රමයක් යටතේ විධිමත් අන්දමින් වඩාත් විශ්වසනීය ආරක්ෂා සහිත පාසල් ළමයින් සඳහාම වෙන්වූ නිත්‍ය බස් සේවාවක් ශ්‍රී ලංගම හා පෞද්ගලික බස් රථ යොදා ගනිමින් සිසු සැරිය නමින් දිවයින පුරා ක්‍රියාත්මක වේ.

විශ්වසනීය සේවාව නිසා නියමිත වේලාවට පාසල් කරා පැමිණ නිරවුල් මනසකින් අධ්‍යාපන කටයුතු වල නිරත වී ආරක්ෂිතව නැවත නිවෙස් කරා පැමිණිය හැකි යහපත් වාතාවරණයක් ඇති කිරීම තුළින් සමාජයට යහපත් දරු පරපුරක් දායාද කිරීම මෙහි මූලික අරමුණයි. එසේම සහන ගාස්තු ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක වීම නිසා පවුල් වල ආර්ථිකයට සහනයක් සැලසීම, කුඩා වාහන රාශියක් වෙනුවට විශාල බස් රථ යෙදවීම මගින් ඉන්ධන පාරිභෝජනය අවම කිරීම හා එමගින් විදේශ විනිමය ඉතිරි කර ගැනීම , මහා මාර්ග වල පවතින අධික වාහන තදබදය අවම කිරීම තුළින් ධාවන කාලය අඩුකර ගැනීම හා පරිසර දූෂණය වලක්වා ගැනීමත් , රාජ්‍ය අංශයේ මෙන්ම පෞද්ගලික අංශයේ බස් සේවාවද රටේ ජාතික සේවාවට එක් කර ගැනීම මෙහි අනෙකුත් අරමුණු වේ. මෙම පාසල් බස් රථ වල සිසුන්ගෙන් සාමාන්‍ය ගාස්තුවෙන් 50% ක ගාස්තුවක් අය කරන නිසා ධාවකයාට වන පාඩුව අවම කිරීමේ අරමුණින් කිලෝමීටරයකට එකඟ වූ සහනාධාර මුදලක් ගෙවීම තුළින් මෙම සේවා ක්‍රියාත්මක වේ.

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 440.38 කි. 2013 වර්ෂය අවසන් වන විට පහත දැක්වෙන ලෙස සිසු සැරිය සේවා පවත්වාගෙන යනු ලැබීය.

පළාත	සිසු සැරිය බස් රථ සේවා සංඛ්‍යාව
බස්නාහිර	298
දකුණ	111
වයඹ	237
උතුරු මැද	131
සබරගමුව	122
ඌව	67
නැගෙනහිර	101
මධ්‍යම	35
උතුර	23
අන්තර් පළාත්	10
<b>එකතුව</b>	<b>1135</b>

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

## 1.2 ග්‍රාමීය සහ ලාභදායී නොවන මාර්ග සඳහා බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - “ගැමිසැරිය”



ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රවාහන සේවාව ගම් හා නගර සම්බන්ධ කිරීමේ මාධ්‍යයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. ගැමිසැරිය ග්‍රාමීය බස් සේවා ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වන්නේ ග්‍රාමීය ජනතාවට ඔවුන්ගේ ඵදිනෙදා අවශ්‍යතා සඳහා නගරය වෙත පැමිණීමට විශ්වාසදායී ආර්ථික වශයෙන් ලාභදායී ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීමයි.

නිශ්චිත වූ ක්‍රියාපිළිවෙතක් මගින් නියම අනාර්ථික මාර්ග හඳුනාගෙන ඇති අතර එම මාර්ග සඳහා සේවා සපයනු ලබන ධාවකයින්ට අනාර්ථික ධාවන දුර සඳහා කිලෝමීටර් එකක් සඳහා උපරිමය රුපියල් 31 බැගින් ප්‍රතිපාදන ලබාදීම මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් සිදුකරනු ලැබේ.

2013 වර්ෂය අවසාන වනවිට ගැමි සැරිය සේවා 37 පමණ ආරම්භ කළ අතර 31 ක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 8.35 කි.

මෙහිදී සේවා සම්පාදකයින් විවෘත ටෙන්ඩර් පටිපාටියක් මගින් තෝරා ගන්නා අතර එහිදී අවම මුදලක් ඉල්ලුම් කළ අයට අවස්ථාව සලසා දීම සිදුකෙරේ.

මෙම සේවා දිවයිනේ බස්නාහිර උතුරු මැද , නැගෙනහිර හා දකුණු යන පළාත් වලට සම්බන්ධව ක්‍රියාත්මක කෙරෙන අතර කොමිෂන් සභාව වෙත ලැබෙන ඉල්ලීම් අනුව මෙම සේවා සපයා ඇත.

මෙම සේවා සපයන මාර්ග සඳහා වෙනත් කිසිදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් නොමැති අතර එකම සේවාව මෙය පමණකි. එම නිසා මෙය ධාවනයේ යෙදීම අත්‍යවශ්‍ය අතර එහි ධාවනය පිළිබඳ අධීක්ෂණය සඳහා සෑම බස් රථයකටම GPS උපකරණයක් සවිකර ඇති අතර ඒ හරහා අධීක්ෂණය කර ප්‍රතිපාදන ගෙවීම් කරනු ලැබේ.

### 1.3 රාත්‍රී ඛස් සේවා ව්‍යාපෘතිය - “නිසි සැරිය”



නිසි සැරිය ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමේ ප්‍රධාන අභිප්‍රාය වන්නේ රාත්‍රී කාලයේදී මෙන්ම හිමිදිරි උදෑසන ඛස් සේවාවන් හි පවතින හිඟකම අනුව මගී ජනතාවට විදීමට සිදුවන අපහසුතා මඟහරවා ඔවුන් වෙත පොදු ප්‍රවාහන සේවා ලබාදීමය. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 10.16 කි. 2013 වර්ෂය අවසානයේදී ක්‍රියාත්මක

කළ සේවා ගණන 136 කි.

පළාත	සේවා සංඛ්‍යාව
ඛස්නාහිර	48
දකුණ	18
ඌව	08
මධ්‍යම	38
උතුරු මැද	06
වයඹ	10
සබරගමුව	03
නැගෙනහිර	05
එකතුව	136

මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාතික සංචාරක

### 1.4 පාසල් සිසුන් සඳහා පාපැදි ලබාදීම

පරිසර හිතකාමී සහ ග්‍රාමීය වශයෙන් ආර්ථිකයට ඔරොත්තු දෙන ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස පා පැදිය ප්‍රචලිත කිරීමේ අරමුණින් සිසුසැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ග්‍රාමීය පෙදෙස්වල පාසල් දරු දැරියන්ට නොමිලේ පාපැදි ලබාදීමේ වැඩසටහන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව හඳුන්වා දුන් මහඟු සමාජ මෙහෙවරකි. මෙම සේවාව යටතේ දැනට සීමිත පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් ඇති හා සිසුසැරිය බස් රථ ධාවනය අපහසු ග්‍රාමීය පෙදෙස්වල සිටින සිසුන් සඳහා මෙම පාපැදි ලබාදේ.



මෙම ව්‍යාපෘතිය හඳුන්වා දී ඇත්තේ වෙනත් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයිය නොහැකි ප්‍රදේශවල පාසල් සිසුන් සඳහා ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වශයෙනි.

2013 වර්ෂය තුළ පාපැදි 3050 ක් පාසල් සිසුන් අතර බෙදා දුන් අතර මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 28.28 කි.

### 02. කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා සංශෝධනය කිරීම

මගී ජනතාව වෙත විශ්වසනීය, ආරක්ෂාකාරී, සුවපහසු පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම මගින් පොදු බස් මගී ප්‍රවාහන සේවයෙහි ගුණාත්මක භාවය ඉහළ නැංවීම සහ සියලුම බස් ධාවකයින්ට සම අවස්ථා සැලසෙන පරිදි කාලසටහන් සකස් කිරීම තුළින් ධාවකයින්ගේ ව්‍යාපාරික ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වේ. මෙයට අමතරව රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ බස් ධාවකයින් අතර පවතින අහිතකර තරඟකාරීත්වය අවම කිරීම මෙන්ම බස් රථයක් සාමාන්‍යයෙන් දිනකට ධාවනය වන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය උපරිම කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු අතර ප්‍රධාන වේ.

අන්තර් පළාත් බස් රථ සේවා 454 ක් සඳහා ඒ වන විට සකස් කර තිබූ ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම 2013 වසරේ ඉලක්කය වූ අතර එම කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා

අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් (ශ්‍රී ලංගම එකඟතාවය, පරිගණක පහසුකම්) ප්‍රදානය කර ගැනීම මෙම වසරේදී සිදු කරන ලදී. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 0.71 ක් වේ

**03. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්**

මාර්ග අනතුරු වැඩිවීම රටේ සමස්ත ආර්ථිකයට මහත් සේ බලපාන කරුණක් වන අතර මාර්ග අනතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් සිදුවන්නේ රිය පදවන්නන්ගේ හා පදිකයින්ගේ නොසැලකිලිමත්කම නිසා බව මාර්ග අනතුරු සම්බන්ධයෙන් වන දත්ත හා සංඛ්‍යා ලේඛන විග්‍රහ කිරීමේදී පෙනේ. මෙය සමාජයීය ප්‍රශ්න ගණනාවකටද හේතුවන කරුණකි.

අතිගරු ජනාධිපතිතුමා විසින් 2011-2020 මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දශකය ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති අතර රිය අනතුරු අවමකර ගැනීම සඳහා අදාළ සියලු ආයතන ක්‍රියාත්මක වීමේ අවශ්‍යතාව අවධාරණය කර ඇත.

මාර්ග අනතුරු වැඩි වීම රටේ සමස්ත ආර්ථිකයට ද බෙහෙවින් බලපාන කරුණක් වන අතර නියාමන ආයතනයක් ලෙස ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මාර්ග අනතුරු වළකාගන්නට දැඩි ලෙස ක්‍රියාත්මක වීම කාලීන අවශ්‍යතාවක් වූ හෙයින් මාර්ග ආරක්ෂා පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් 2013 වර්ෂය තුළද අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. විශේෂයෙන් අන්තර් පළාත් බස් රථ රියදුරන් මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම මගින් එම සේවාවන්ට අදාළ රිය අනතුරු ප්‍රමාණය අවම කර ගැනීමත් බස් රථ රියදුරන් මෙන්ම ත්‍රි රෝද රථ රියදුරන් ද, පාසල් වැන් රථ රියදුරන් ද රාජ්‍ය ආයතනවල රියදුරන්ද සහභාගී කර ගනිමින් දීප ව්‍යාප්තව දිස්ත්‍රික් මට්ටමින් මාර්ග ආරක්ෂක වැඩමුළු පැවැත්වීම මගින් සමාජය දැනුවත් කිරීමත් මාර්ග ආරක්ෂාව ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. 2013 වර්ෂයේදී මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩමුළු 12ක් පැවැත්වීම තුළින් රියදුරු ,කොන්දොස්තරවරුන් හා බස් හිමියන් 2000 පමණ දැනුවත් කර ඇති අතර පාසල් සිසුන් 1155 කට වැඩි පිරිසක් දැනුවත් කර ඇත. 2013 වර්ෂයේ මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ දත්ත විශ්ලේෂණයේදී පුද්ගලික බස් රථ වල ගමන්ගන්නා මගීන් මරණයට පත්වීම 2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සීග්‍ර ලෙස අඩුවී ඇත. 2011 වර්ෂයේදී සමස්ත මාර්ග අනතුරු වලින් 3.1% ක් පුද්ගලික බස් රථ වල ගමන්ගන්නා මගීන් වූ අතර එය 2013 වර්ෂයේදී 2.4%ක් දක්වා අඩු වී ඇත. මේ සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් 2011 වර්ෂයේ සිට ක්‍රියාත්මක කරන ලද දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාවද දායක වී ඇත. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද පිරිවැය රුපියල් මිලියන 15.1 ක් වේ.

04 පොදු ප්‍රවාහන සේවාවේ ගුණාත්මක භාවය ඉහළ නංවමින් විශ්වාසනීය මෙන්ම ආරක්ෂිත පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් උදෙසා නව තාක්ෂණය පදනම් කර ගනිමින් එනම් ජී.පී.එස් තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගනිමින් දුරස්ථ ගෝචරව නියාමනය කිරීමේ ක්‍රම වේදය



පොදු ප්‍රවාහන සේවාවේ පැන නැගී තිබෙන අභියෝගාත්මක ගැටළු විසඳීම පාදක කර ගනිමින් ගුණාත්මක මෙන්ම ආරක්ෂිත පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ස්ථාපනය කිරීම උදෙසා තොරතුරු සහ සන්නිවේදන තාක්ෂණය පොදු ප්‍රවාහන සේවාවට යොදා ගැනීමක් ලෙස ජී.පී.එස් තාක්ෂණය සහ අනෙකුත් තාක්ෂණ විධි බද්ධ කරගනිමින් අන්තර්-පළාත් බස් රථ නියාමනය කිරීම ප්‍රථම වරට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් හඳුන්වා දෙමින් සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාවට නංවා ඇත.

ඒ යටතේ 2013 වර්ෂය තුළදී අදාළ ජී.පී.එස් තාක්ෂණ ගත කිරීම කඩිනම් කරමින් අන්තර් - පළාත් බස් රථ 1667 ක ප්‍රමාණයක් සඳහා ජී.පී.එස් ස්ථාපිත කිරීමට හැකි වී තිබේ.

මෙම තාක්ෂණය ඔස්සේ ප්‍රධාන වශයෙන් අධික වේගයෙන් ධාවනය වන බස් රථවල වේග පාලනය කරමින් අනතුරු හැඟවීමේ සංඥාවක් බස් රථය තුළදී නාද වීමටත් ඊට සමාන්තරව පාලන මැදිරියේ ඒ පිලිබඳව සටහන් වීමත් හේතුවෙන් මේ වන විට ජී.පී.එස් ස්ථාපිත කර ඇති බොහෝ බස් රථ අධික වේගයෙන් ධාවනය කිරීම සීමා කර ඇත.

මේ වන විට ක්‍රියාත්මක නියාමන ක්‍රමවේදය පුළුල් කරමින් මහජන පැමිණිලි ඒකකයට සම්බන්ධිත ක්ෂණික දුරකථන ඇමතුම් අංශය සමඟ ඒකාබද්ධ වී ඊට ලැබෙන පැමිණිලි ක්ෂණිකව විසඳීමටත් ඊට අවශ්‍ය ක්‍රියා මාර්ග ගැනීමටත් අරමුණු කරගනිමින් නියාමන මැදිරිය පුළුල් කිරීමට අදහස් කර ඇති අතර එය ඉදිරි වර්ෂ තුළදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර ඇත. එමෙන්ම මගී ජනතාවට එලදායී ලෙස ඔවුනට අවශ්‍ය බස් රථය ක්ෂණිකව කෙටි පණිවිඩ සේවාව මගින් සහ ඇන්ඩ්‍රොයිඩ් මෘදුකාංගය ආශ්‍රයෙන් දැන ගැනීමට හැකි පරිදි මෘදුකාංග සංවර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කර ඇති අතර එය ඉදිරි වර්ෂ තුළදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය. මේ ඔස්සේ සියළුම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ඒකාබද්ධ කර නිවැරදි තොරතුරු පද්ධතියක් ස්ථාපිත කරලීම තුළින් පොදු ප්‍රවාහනයේ ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නැංවීමට ඉදිරි වර්ෂ තුළදී සැලසුම් කර ඇත. මේ ඔස්සේ පළාත් බස් රථ මෙන්ම ශ්‍රී ලංගම බස් සඳහාද මෙම තාක්ෂණ ක්‍රම වේදය හඳුන්වා දෙමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය. මේ වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ දරන ලද වියදම රු. මිලියන 72.92 ක් වේ.

**05. පෞද්ගලික බස් සේවාව සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ**

**05.1 බස් සමාගම් පිහිටුවීම**

රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියට අනුව දැනට පවත්නා මගී ප්‍රවාහන සේවාව ගුණාත්මක හා විශ්වාසදායී සේවාවක් ලෙසින් දියුණු කර මහජනතාවට වඩා උසස් සේවාවක් සැපයීමේ මූලික අරමුණ ඇතිව ප්‍රවාහනය ප්‍රතිසංවිධානය කිරීම මේ මගින් අපේක්ෂා කෙරේ. මේ යටතේ අන්තර් පළාත් මගී සේවා අවසරපත් ලබා ඇති බස් රථ ධාවකයින් ඒකරාශී කර දිවයින පුරා සමාගම් පිහිටුවීමට කටයුතු කරගෙන යනු ලැබේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අනුග්‍රහය යටතේ 2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පනත අනුව අන්තර් පළාත් සේවාවන් සඳහා සීමාසහිත මගී ප්‍රවාහන සමාගම් පිහිටුවීම් 2009 දී ආරම්භ කරන ලදී.

මෙම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සහ බස් සමාගම් ඇතිකිරීමේ ක්‍රියාවලියට ගැලපෙන පරිදි 1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පණත සහ 1996 අංක 30 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා සංශෝධන පණත සංශෝධනය කරගෙන යනු ලැබේ. මෙම බස් සමාගම් පිහිටුවීමේ ප්‍රධාන සහ මූලික අරමුණ වන්නේ බස් රථ හිමියන් ඒකරාශී කොට එම ව්‍යාපාර දියුණු කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය උපදෙස් හා ආධාර සැපයීම මගින් ජනතාවට ආරක්ෂාකාරී විශ්වාසනීය හා ගුණාත්මක සේවාවක් ලබාදීමය.

පෞද්ගලික බස් රථ ව්‍යාපාරයෙන් 95% පමණ තනි බස් රථයක් හිමි අය වේ. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වශයෙන් මෙම සියලුම බස් රථ ධාවකයින් කිසියම් ගැටලුවකදී කැඳවනවා වෙනුවට ඔවුන්ගේ නියෝජිතයින් වන සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින් කීපදෙනෙකු ගෙන්වා ගැනීමට කටයුතු කිරීමට හැකිවීම මෙම සමාගම් ක්‍රමය තුළින් අවස්ථාව ලැබේ.

2013 වසර අවසන් වන විට සීමාසහිත මගී ප්‍රවාහන සමාගම් 16ක් ලියාපදිංචි කර ඇත. එයින් දැනට සමාගම් 14ක් ක්‍රියාත්මක තත්වයේ පවතී. 2013 වර්ෂයේදී මේ සඳහා වැය කර ඇති මුදල රු මිලියන 3.58 ක් වේ.

1. සී/ස බදුල්ල මගී ප්‍රවාහන සමාගම
2. සී/ස මාතර මගී ප්‍රවාහන සමාගම
3. සී/ස කතරගම මගී ප්‍රවාහන සමාගම
4. සී/ස අම්බලන්ගොඩ මගී ප්‍රවාහන සමාගම
5. සී/ස රත්නපුර මගී ප්‍රවාහන සමාගම
6. සී/ස කුරුණෑගල මගී ප්‍රවාහන සමාගම
7. සී/ස හලාවත මගී ප්‍රවාහන සමාගම
8. සී/ස වව්නියා මගී ප්‍රවාහන සමාගම
9. සී/ස කුරුණෑගල මගී ප්‍රවාහන සමාගම
10. සී/ස කුරුණෑගල උතුරු දිග මගී ප්‍රවාහන සමාගම
11. සී/ස මහනුවර - කොළඹ(සු) මගී ප්‍රවාහන සමාගම
12. සී/ස ගාල්ල මගී ප්‍රවාහන සමාගම
13. සී/ස නුවර එළිය මගී ප්‍රවාහන සමාගම
14. සී/ස පොළොන්නරුව මගී ප්‍රවාහන සමාගම

**06. බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීම**

2002 වර්ෂයේදී අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තියේ නිර්දේශයකට අනුව බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත්කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී.

දැනට භාවිතයේ පවතින ගාස්තු සටහන් පොදු නිර්ණායකයන්ට හා විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයකට සකස් කර නොතිබූ බැවින් හා එක් මධ්‍යගත ආයතනයකින් ගාස්තු සටහන් සම්පාදනය නොවීම හේතුකොටගෙන ගාස්තු සටහන්හි විවිධ වූ විෂමතාවන් දක්නට ලැබිණ. ඒ හේතුවෙන් වෙනස් වූ

මාර්ග වල සමාන දුරක් ගමන් කරන මගීන්ගෙන් වෙනස් වූ ගාස්තු අය කළ අතර එකම මාර්ගයේ ධාවනය වන ශ්‍රී ලංගම හා පෞද්ගලික බස් රථ වල මෙන්ම අන්තර් පළාත් බස් රථ වලද විවිධ වූ ගාස්තු අයකරන ලදී. නිශ්චිත ගාස්තු සටහන් නොමැති විමෙන් බස් මගීන් හා බස් සේවක කණ්ඩායම් අතර නිරන්තරයෙන් ගැටුම් ඇති විය.

බස් මගියා ගමන් කරන දුරට සාපේක්ෂව ගාස්තුවක් අයකිරීමේ අරමුණින් හා ගාස්තු අවස්ථාවන් නිශ්චිත ප්‍රමිතියකට යටත්ව ස්ථාපනය කිරීමේ අරමුණින් බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තිය මගින් ගාස්තු අවස්ථාවක් සඳහා වන සාමාන්‍ය දුර ප්‍රමාණයන් නිර්දේශ කරන ලදී. ඒ අනුව තැනිතලා මාර්ගයක ගාස්තු අවස්ථාවක සාමාන්‍ය දුර කි.මී. 2 ක් ලෙස හා කඳුකර මාර්ගයක ගාස්තු අවස්ථාවක සාමාන්‍ය දුර කි.මී. 1.7 ක් වන ලෙසද දිවයිනේ සියලු බස් ධාවන මාර්ග මැනුම් කර ගාස්තු අවස්ථාවන් ස්ථාපනය කිරීමට නිර්දේශ කර ඇත. එම නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අරමුණින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලද අතර 2011 වර්ෂය අවසන් වන විට සියලු අන්තර් පළාත් මාර්ග හා බස්නාහිර මධ්‍යම, දකුණ හා වයඹ පළාතට අයත් පළාත් මාර්ගයන්හි පැවති විෂමතාවන් ඉවත් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

2012 වර්ෂය අවසන් වන විට නැගෙනහිර පළාතට අයත් සියලු බස් ධාවන මාර්ග මැනුම් කර මාර්ග 300 කට ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සටහන් සකස් කර ඇත. එසේම 2013 වර්ෂය අවසන් වන විට සබරගමුව පළාතේ මාර්ග 574 ක හා ඌව පළාතේ මාර්ග 480 ක මාර්ග මැනුම් කර ප්‍රමිතිගත ගාස්තු සකස් කර ඇත. උතුර හා උතුරු මැද පළාතේ බස් ගාස්තු විෂමතා ඉවත් කිරීමේ කටයුතු 2014 වර්ෂය තුළ අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර ඇත. 2013 වර්ෂය තුළ මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 1.78 ක් වේ.

**07. බස් රථ සේවක පිරිස් ලියාපදිංචිය හා පුහුණු කිරීම**

අන්තර් පළාත් බස් රථවල සේවයේ නියුතු රියදුරන් සහ කොන්දොස්තරවරුන්ගේ සේවා තත්වය ඉහළ නැංවීම සහ හා විනය මට්ටම වැඩිදියුණු කිරීම පිණිස විශේෂ පුහුණු වැඩසටහන් මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙම පුහුණු වැඩසටහන් සාර්ථකව නිමකරන සේවකයන් සඳහා ප්‍රවීණතා හැඳුනුම්පත් හා සහතික පත්‍ර නිකුත් කිරීමද මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කෙරේ. ඒ අනුව 2013 වර්ෂය තුළදී රියදුරන් 1584 ක් හා කොන්දොස්තරවරුන් 1372 ක් පුහුණු කිරීම සඳහා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. රියදුරු/කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩසටහන් සංවිධානය කිරීම සහ පැවැත්වීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින්ම ඉටු කිරීමට පියවර ගෙන දිස්ත්‍රික් සංවර්ධන වැඩසටහන් වලට අනුකූලව දිස්ත්‍රික් මට්ටමින් පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබීය. මීට අමතරව දැයට කිරුල සංවර්ධන වැඩසටහනට සමගාමීව පුහුණු වැඩසටහන් පවත්වන

ලදී. 2013 ජූලි මස රියදුරන් සඳහා විශේෂ රියදුරු පුහුණු පාඨමාලාවක්, මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුව හා පොලිස් රථ වාහන දෙපාර්තමේන්තුව ඒකාබද්ධව හෙක්ටර් කොබ්බෑකඩුව පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ පවත්වන ලදී. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 6.89 කි.

**08. බස් රථ භෞතික අන්දමින් පරීක්ෂා කිරීම හා මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම**

මහජනතාව ප්‍රවාහනය සඳහා උපයෝගී කරගනු ලබන ප්‍රධානම ප්‍රවාහන මාධ්‍යය වන බස් රථවල තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීමට හා ගමනාන්තය දක්වා මහජනයාට ආරක්ෂාකාරී සහ සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීමේ අරමුණින් බස් රථවල සෝෂාකාරී තත්ත්වය (Noise Level) සහ අනෙකුත් කොන්දේසි පිළිබඳව (ආසනවල දිග, පළල, උස සහ පරතරය) වූ ප්‍රමිති පරීක්ෂාව, නියමිත පුහුණුව ලැබූ සහ කොමිෂන් සභාවේ ලියාපදිංචි රියදුරු සහ කොන්දොස්තරවරුන් සේවයේ යෙදවීම, විධිමත් ටිකට්පතක් නිකුත් කිරීමේ හැකියාව සහ අනෙකුත් කොන්දේසි පිළිබඳව අධ්‍යයනය කිරීම, සමීක්ෂණය කිරීම සහ අවශ්‍ය බලාත්මක කිරීම සඳහා මිණුම් දඩු හඳුන්වා දීම මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් ඉටු කෙරේ.

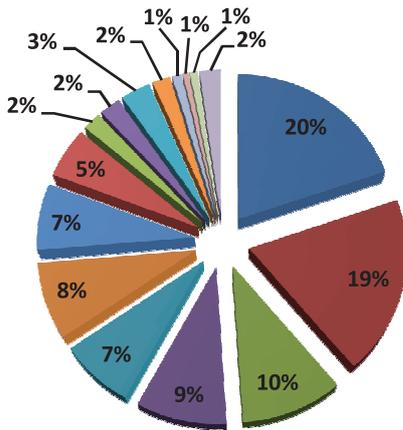
ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගෙන, විනිවිද භාවයකින් යුත් ටෙන්ඩර් පටිපාටියක් අනුගමනය කොට අන්තර් පළාත් මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව කටයුතු කර ඇත. ඒ අනුව 2007 වර්ෂයෙන් ආරම්භ කරන ලද මෙම ක්‍රමවේදය හරහා 2013 වර්ෂය අවසන් වන විට මගී සේවා අවසරපත්‍ර 317 ක් නිකුත් කර ඇත. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 1.78 කි.

**09. මහජන පැමිණිලි**

අන්තර් පළාත් බස් සේවාව භාවිතා කරනු ලබන මහජනයාට උසස් හා ගුණාත්මක මෙන්ම විනීත සේවයක් ලබාදීමේ අරමුණින් මහජන පැමිණිලි විමර්ශන ඒකකය ස්ථාපිත කර ඇත. මෙය දවසේ පැය 24 පුරාම මගී ජනතාවට තම පැමිණිලි ඉදිරිපත් කළ හැකි ආකාරයට වැඩි දියුණු කර ඇත. මේ සඳහා විශේෂ අංකයක් (1955) සමඟ දුරකථන ඇමතුම් අංකයක් ද (0112595555) පැක්ස්, විද්‍යුත් තැපෑල සහ ලිපි මගින්ද මගී ජනතාවට කොමිෂන් සභාවට පැමිණීම මගින්ද බැස්ටියන් මාවත බස් නැවතුම්පල කාර්යාලයට පැමිණිලි ලබාදීමෙන්ද පැමිණිලි ඉදිරිපත් කළ හැකිය. මෙම ඒකකය මගින් මහජන පැමිණිලි ලබා ගැනීමත් ඒ පිළිබඳ වාර්තා තබා ගැනීමත් විමර්ශන කටයුතු කිරීමත් හා ඒ සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගැනීමත් සිදු කරනු ලබයි.

**2013 වර්ෂයේ ජනවාරි 1 වැනිදා සිට දෙසැම්බර් 31 තෙක්  
විගමාවාරයන් වර්ග අනුව ලැබුණු පැමිණිලි**

- 1. වැඩිපුර ගාස්තු අය කිරීම / ඉතිරි මුදල් ලබා නොදීම
- 2. මගීන්ට ආවර්ගීලි නොවීම
- 3. අතරමග ස්ථාන වල අනවශ්‍ය අකාරයට බස් රථය නවත්වා මගීන් එකතු කිරීම
- 4. නියමිත ප්රමාණයට වඩා වැඩි මගීන් ගෙනයාම
- 5. නියමිත පරිදි ප්රවේශ පත්ර නිකුත් නොකිරීම
- 6. නොසැලකිල්ලෙන් රිය පැදවීම
- 7. නියමිත කාලසටහන උල්ලංගනය කිරීම
- 8. නියමිත ස්ථනයෙන් ගමන් ආරම්භ නොකිරීම හා ගමනාන්තය දක්වා ධාවනය නොකිරීම
- 9. බස් රථය මගී ප්රවාහනයට නුසුදුසු තත්වයේ තිබීම
- 10. වායු සමීකරණ නිසි පරිදි ක්රියාත්මක නොවීම
- 11. නියමිත මාර්ගයේ ධාවනය නොකිරීම
- 12. අධික ශබ්දයෙන් කැසට් / රෙඩියෝ යන්ත්ර ක්රියාත්මක කිරීම



මූලාශ්‍රය - තත්ත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව - ජාගකොස

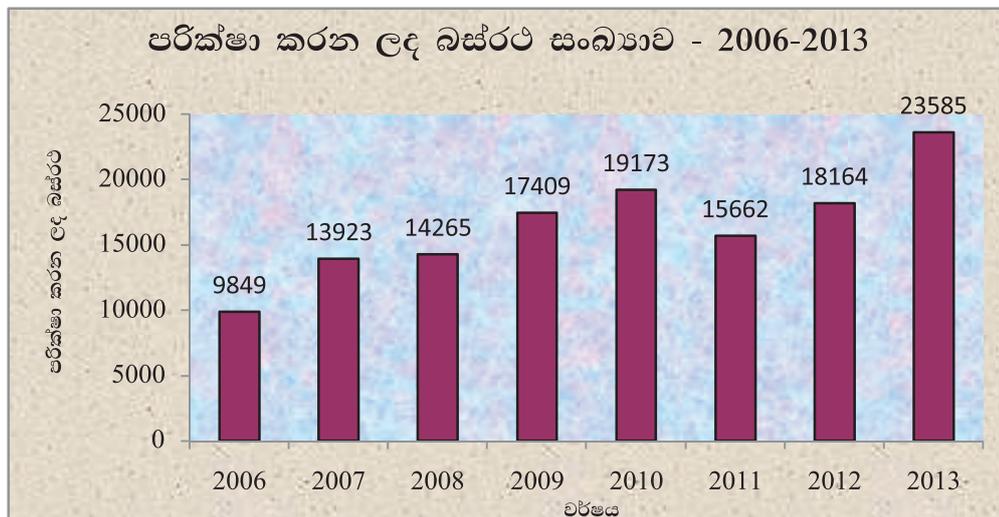
මහජන පැමිණිලි ඒකකයේ මූලික අරමුණ වන්නේ මගී ජනතාවට කාර්යක්ෂම, ගුණාත්මක මෙන්ම ආරක්ෂිත සේවයක් ලබාදීමයි. මේ යටතේ අන්තර් පළාත් බස් සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්යාලයේදී පරීක්ෂණ කටයුතු කිරීමටත් පළාත්බද සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි, අදාළ පළාත් කාර්යාල වෙත යොමු කිරීමටත් කොමිෂන් සභාව විසින් සිදු කරනු ඇත. ශ්‍රී ලංගම සේවාවන්ට අදාළ පැමිණිලි ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපති වෙත යොමු කරනු ලැබේ. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට මහජන පැමිණිලි අංශය වෙත ලැබුණු මුළු පැමිණිලි

සංඛ්‍යාව 6421 ක් වන අතර එම පැමිණිලි අතුරින් 90% ක් එනම් 5798 ක් සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් ලබාදී ඇත.

## 10. ජංගම පරීක්ෂා කිරීම්

1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලතල අනුව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහනය සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කර ඇති බස් රථ වෙනුවෙන් පනවනු ලබන කොන්දේසි උල්ලංඝනය කිරීම පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීම ජංගම පරීක්ෂා කිරීමේ ඒකකය විසින් ඉටු කරනු ලබයි. මේ යටතේ මගී සේවා අවසරපත්‍ර කොන්දේසි උල්ලංඝනය කර අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය වන බස් රථ පිළිබඳව විමර්ශන ඒකකය වෙත වාර්තා කිරීමත් , මගී සේවා අවසර පත්‍ර නොමැතිව අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය වන බස් රථ සම්බන්ධයෙන් අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම වෙනුවෙන් සහායවීමත් මගින් ගුණාත්මක මගී ප්‍රවාහන සේවා සැපයීම වෙනුවෙන් දායකත්වය සැපයීමත් ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් ඉටු කරනු ලැබේ.

2013 වර්ෂය අවසාන වන විට බස් රථ 23585 ක් ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් පරීක්ෂණයට භාජනය කර ඇත. 2006 වර්ෂයේ සිට ඒ ඒ වර්ෂය තුළදී ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය මගින් පරීක්ෂා කරන ලද බස් රථ ප්‍රමාණය පිළිබඳව පහත ප්‍රස්ථාරය මගින් නිරූපණය කර ඇත.

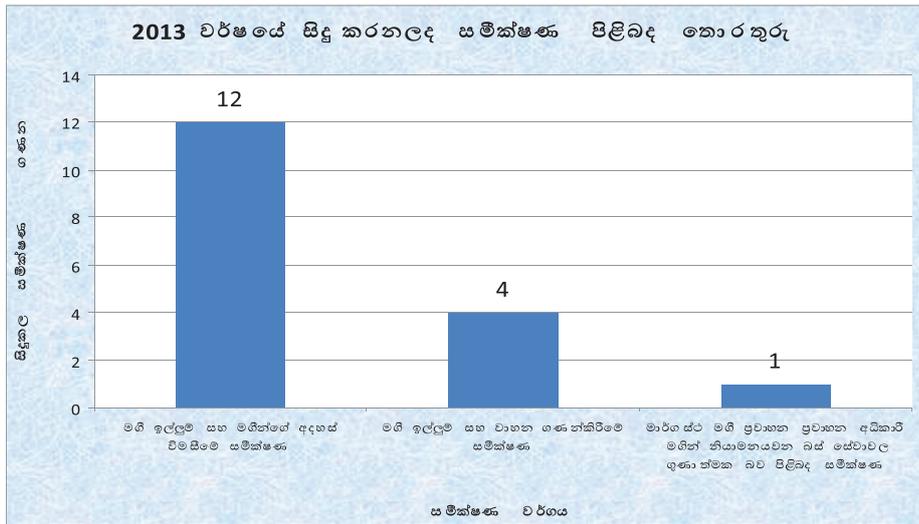


මූලාශ්‍රය - තත්ව ආරක්ෂණ හා බාහිර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව

2013 වර්ෂය තුළදී පරීක්ෂණ නිලධාරීන් ජංගම පරීක්ෂණ කටයුතු කිරීමේදී පරීක්ෂා කරන ලද බස් රථ ප්‍රමාණයෙන් බස් රථ 5015 ක් පමණ කොන්දේසි උල්ලංඝනය කිරීම් සිදුකර තිබේ. එය පරීක්ෂා කරන ලද බස් රථ ප්‍රමාණයෙන් **21.3%** කි. තවද ජාතික ගමනාගමන

කොමිෂන් සභාව මගින් රජයේ සහනාධාර ඇති ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන සිසුසැරිය පාසල් බස් රථ සේවාව හා නිසිසැරිය රාත්‍රි බස් රථ සේවාවන් අධීක්ෂණ කටයුතු මෙම ඒකකය මගින් ඉටු කරනු ලැබේ.

## 11. සමීක්ෂණ



මූලාශ්‍රය - සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව, ජාගකොස

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රතිපත්ති සකස්කිරීමේදී, සැලසුම් සම්පාදනය කිරීමේදී සහ අවස්ථානුකූලව ගතයුතු තීරණවලදී අවශ්‍ය දත්ත සැපයීම සමීක්ෂණ ඒකකයේ කාර්යභාරයයි. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ කාර්යභාරය තුළ පොදු ප්‍රවාහන සේවා භාවිතාකරන මගීන් සහ බස් ධාවකයන් ප්‍රධාන පාර්ශවයන් වන අතර මෙම දෙපාර්ශවයටම සාධාරණත්වය ඉටු කිරීම සඳහා පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ඇති ඉල්ලුම සහ සැපයුම ප්‍රශස්ථ ලෙස හැසිරවීමට අවශ්‍ය දත්ත සම්පාදනය කිරීම සමීක්ෂණ ඒකකයේ ප්‍රමුඛ කාර්යයක් වී තිබේ. මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් මගී ඉල්ලුම් සමීක්ෂණ සිදුකිරීම කරනු ලබන අතර එහිදී පවතින මගී ඉල්ලුම සහ සැපයුම පිළිබඳව නිවැරදි දත්ත සැපයීම තුළින් අන්තර් පළාත් බස් රථ ධාවනය සම්බන්ධව කාලසටහන් සකස් කිරීමට, සැලසුම් සම්පාදනයට සහ අවස්ථානුකූලව මතුවන ගැටලු නිරාකරණය කරගැනීමට අවශ්‍ය තොරතුරු ලබාදීම සිදුකරයි. 2013 වර්ෂය තුළදී මෙම ඒකකය මගින් සමීක්ෂණ 17 ක් සිදුකර ඇත. සමීක්ෂණ වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී දරන ලද මුලු වියදම රු. මිලියන 0.81 කි.

**12. දුර ගමන් සේවා සඳහා නැවතුම් සංඥා ඉදිකර නඩත්තු කිරීම**



දුර ගමන් සේවා බස් රථ මගීන් ප්‍රවාහන පහසුකම් ලබා ගන්නා මගී ජනතාව වෙනුවෙන් විශ්වසනීය හා ආරක්ෂා සහිත ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම හා දුර ගමන් සේවා බස් රථ නැවතුම් ස්ථාන පහසුවෙන් හඳුනා ගැනීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ. 2013 වර්ෂය අවසාන වන විට දුර සේවා බස් නැවතුම් සංඥා 501 ක් ඉදි කරන ලදී. 2013 වර්ෂය තුළදී දුර ගමන් සේවා සඳහා නැවතුම් සංඥා පුවරු ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 4 කි.

**13. දුර ගමන් සේවා සඳහා මගී ආවරණ ඉදිකිරීම**



දුර ගමන් සේවා මගීන්ගේ සුවපහසුව සඳහා බස් මගී ආවරණ ඉදිකිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ දුර සේවා මගී ආවරණ 13 ක් රත්මලාන , බෙන්තොට, කහව, හික්කඩුව, බුස්ස, මහමෝදර , කුඩාවැල්ල, කබුරුගමුව, නෝනාගම, සහ පල්ලෙමුල්ල යන ප්‍රදේශයන්හි

ඉදිකල අතර ඒ වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ දරන ලද වියදම රු. මිලියන 2.4 ක් වේ.

## 14. බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම

වව්නියා බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම



උතුරු පළාතේ කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස සලකන වව්නියාව නගරය හරහා මෙන්ම නගරයෙන් ආරම්භ වන බස් රථ ප්‍රමාණය විශාල සංඛ්‍යාවක් වුවද එම බස් රථ නවතා තැබීමට බස් නැවතුම්පලක් නොමැති වීම මගින් මගී ජනතාවට බස් ධාවකයින්ට

පමණක් නොව වව්නියාව නගරය පරිපාලනය කරන ආයතනවලටද ගැටලු රාශියකට මුහුණ පෑමට සිදුවී ඇත.

බස් රථ නැවතුම්පල ඉදිකිරීම තුළින් පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ ගුණාත්මක භාවය නැංවීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ගන්නා ලද එක් පියවරක් අනුව කෘෂිකර්ම පර්යේෂණ ආයතනයෙන් ලබාදෙන ලද අක්කර තුනක ඉඩමෙහි වව්නියා නගරය සඳහා බස් පර්යන්තය ඉදිකිරීමට සියලු කටයුතු සැලසුම් කර ඇත.

දුර ගමන් සේවා බස් රථ 13 ක්ද පළාත් තුළ බස් රථ 21 ක්ද වශයෙන් එක්වර බස් රථ 34 ක් නැවැත්වීමට පහසුකම් සහිතව ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු සංස්ථාවෙන් සකසන ලද සැලැස්මේ වර්ග මීටර 800 ක් හා වර්ග මීටර 1100 ක් වශයෙන් ගොඩනැගිලි 02 ක් පවතී.

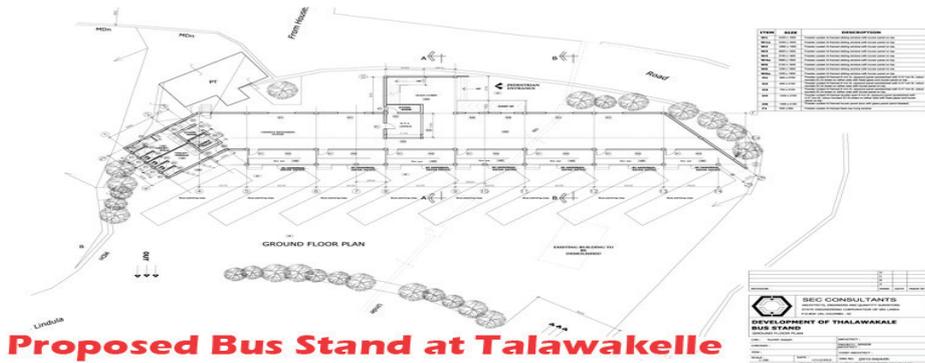
තවද මෙහි ආබාධිතයින් ඇතුලු සියලු මගීන්ට වැසිකිලි පහසුකම් , විවේක කාමර , ආහාර ගැනීම සඳහා ආපනශාලාවක් ආදී අත්‍යවශ්‍ය පහසුකම් රැසකින් යුක්ත වේ.

මේ සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් රුපියල් මිලියන 110 ක් ප්‍රතිපාදන වෙන් කර ඇත. රුපියල් මිලියන 104 කට ටෙන්ඩරය පිරිනමා ඇති අතර 2014 ජනවාරි 31 වැනි දින ආරම්භ කිරීමට නියමිතය.

තලවකැලේ බස් නැවතුම්පල



FRONT ELEVATION



**Proposed Bus Stand at Talawakelle**

තලවකැලේ බස් නැවතුම්පල - පළමු අදියර

නිතර වැසි සහිත දේශගුණයක් ඇති තලවකැලේ නගරය දියුණුවෙමින් පවතින වානිජ නගරයක්ද වේ. මෙම නගරය ආසන්නයේ පාසල් 10 ක , 6000 ක් පමණ සිසුන් දිනපතා නගරයට පැමිණෙන අතර රජයේ සහ පෞද්ගලික ආයතන වල ඇති අති මහත් සේවක සංඛ්‍යාවක් මෙම නගරය හරහා ගමන් කරනු ලබයි.

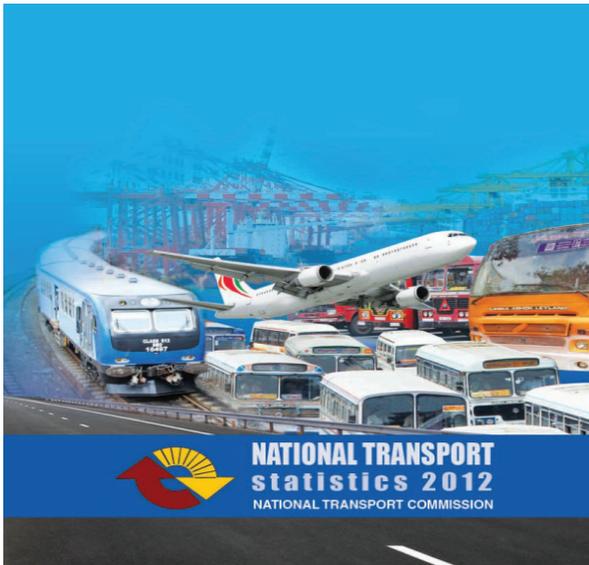
ඩෙවෝන් , සෙන් කෙලෙයාර්ස් වැනි අති මනරම් දිය ඇලි සහ ස්වාභාවික සෞන්දර්යයෙන් අනුන වූ මෙම නගරය හරහා , දිනපතා නුවරඑළිය හා ශ්‍රී පාදය වෙත දේශීය, විදේශීය සංචාරකයින් විශාල ප්‍රමාණයක් ගමන් කරයි.

වසර ගණනාවක් බස් නැවතුම්පලක් නොමැතිව ඉතාමත් දුෂ්කර ජීවිතයක් ගත කල මගීන් හට නගර සභාවේ ඉල්ලීම මත රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවේ උපදේශකත්වයෙන් හා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රතිපාදන යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් බස් නැවතුම්පල ඉදිකිරීම ආරම්භ කර ඇත.

මෙහි පළමු අදියර සඳහා වර්ග මීටර 450 කින් යුක්ත වූ බිම් මහල ඉදිකිරීමට නියමිත අතර 2013 වර්ෂයේ 50% ක් පමණ ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණ කර ඇත.

මෙහි එක්වර බස් රථ 08 ක් නැවැත්වීමට ඉඩ පහසුකම් ඇති අතර ආබාධිතයින් ඇතුළු සියලු මගීන්ට වැසිකිලි පහසුකම් ඇත. දෙවන අධියර ලෙස පළමු මහල ඉදිකිරීමට හා අන්තර් සම්බන්ධිත ගල් ඇල්ලීමට ( interlock laying) යෝජිතය.

**15. ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත රැස්කිරීම**



මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූලික අරමුණ වන්නේ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීමේ යෙදෙන හා ප්‍රවාහනය පිළිබඳ සැලසුම් සකස් කරන ආයතන සහ බලධාරීන්ට ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ගැටළු හඳුනා ගැනීමට හා එම ගැටළුවලට සුදුසු විසඳුම් ලබා දීමට අවශ්‍ය සංඛ්‍යා දත්ත රැස් කිරීම, ගබඩා කිරීම හා විශ්ලේෂණය කිරීමයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය 2010 මාර්තු මස ආරම්භ කරන ලදී.

මේ යටතේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය, පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය සහ ප්‍රවාහනයට

සම්බන්ධ ආයතනවලින් ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත එක් රැස්කර, එම දත්ත විශ්ලේෂණය කර අදාළ දත්ත හා සංඛ්‍යා වාර්ෂික වාර්තාවක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කෙරේ.

ජාතික ප්‍රවාහන දත්ත රැස්කිරීම යටතේ ප්‍රවාහනයට අදාළ පහත සඳහන් ආයතන වලින් සංඛ්‍යා දත්ත ලබා ගනී.

1. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
2. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය
3. මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරීන්
4. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
5. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව
6. ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය
7. ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව
8. ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව
9. රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානය
10. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය
11. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
12. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
13. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය
14. මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

2013 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විට 2012 ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන - වාර්තාවෙහි පිටපත් 2000 ක් මුද්‍රණය කිරීමට හා ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන හා දීප ව්‍යාප්ත මහජන පුස්තකාල පාසල් හා විශ්ව විද්‍යාල වලට බෙදා හැරීමට අවසන් කර ඇත. තවද 2013 වර්ෂය තුළදී මෙම වාර්තාව සීඩ් තැටි ගත කිරීමට හා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා වෙබ් අඩවියෙහි ඇතුළත් කිරීමට පියවර ගෙන ඇත. වර්ෂය තුළදී මේ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 3.0 කි.

**16. සේවක පුහුණුව හා සංවර්ධනය**

2013 වර්ෂය තුළදී ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා කාර්යමණ්ඩලය පුහුණු කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම තුළින් සේවකයින්ගේ ඵලදායීතාවය වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් ආයතනයට වැදගත් වන්නාවූ පුහුණු වැඩසටහන් සහ පාඨමාලා සඳහා දේශීය සහ විදේශීය වශයෙන් නිලධාරීන් යොමු කරවන ලදී. 2013 වර්ෂය තුළදී දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ නිලධාරීන් 22 ක්ද විදේශීය පුහුණුව සඳහා නිලධාරීන් 27 ක්ද සහභාගී විය. මෙම විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ නිලධාරීන්ට අමතරව මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරීන් වල සේවය කරනු ලබන නිලධාරීන්ද සහභාගී කරවන ලදී . මෙම විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් අතර ප්‍රවාහන සැලසුම්කරණය සහ මාර්ග ආරක්ෂාව, නාගරික ප්‍රවාහන කළමනාකරණය යන පුහුණු වැඩසටහන් ඇතුළත් විය. 2013 වර්ෂය තුළදී දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 0.13 ක් ද විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 9.27 ක්ද වැයකර ඇත.

**17. අභ්‍යන්තර තොරතුරු තාක්ෂණය පද්ධතිය ඉහල නැංවීම**

අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අදාළ තොරතුරු මගී ජනතාව වෙත ලබා දීම සඳහා මෙන්ම අවසරපත්‍රලාභීන් දැනුවත් කිරීම උදෙසා අදාළ අංශ , ඒකක මගින් යොමුකළ තොරතුරු රාජ්‍ය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන පරිදි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා වෙබ් අඩවියට ඇතුළත් කර ඇත. මේ මගින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ වෙබ් අඩවියේ පැවති තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම හා නව තොරතුරු සෙවීම පහසු කිරීම පිණිස පහසු ක්‍රමවේද 2013 වසර තුළදී ද හඳුන්වා දී ඇත. මේ යටතේ බස් ගාස්තු පිළිබඳ දත්ත ජාගකොස වෙබ් අඩවිය හරහා ලබාගත හැකි වීම ,

අන්තර් පළාත් බස් රථ කාලසටහන් වෙබ් අඩවිය හරහා පහසුවෙන් ලබාගත හැකි පරිදි වෙබ් අඩවිය වැඩි දියුණු කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

**18. පෞද්ගලික බස් සේවාව ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම**

**ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට සංශෝධන**

1991 අංක 37 දරණ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ සංශෝධන සිදු කළ යුතු අංශ හඳුනාගෙන එම සංශෝධනයන්ට අදාළ කෙටුම්පත සකසා පනත් සංශෝධනය සඳහා අදාළ ඉදිරි පියවර ගැනීම සඳහා පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කරන ලදී.

**මාණ්ඩලික රැස්වීම්**

වර්ෂය තුළ පවත්වනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 12 කි.

වර්ෂය තුළදී පවත්වනු ලැබූ විගණන හා කළමනාකරණ රැස්වීම් සංඛ්‍යාව 04 කි.



වාර්ෂික ගිණුම

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

රු

රු

2013.12.31 දිනට මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

සටහන්

2013

2012

වත්කම්

ජංගම නොවන වත්කම්

දේපළ පිරියත සහ උපකරණ

4

505,315,317

455,190,797

පුස්තකාල පොත්

762,126

702,479

මුළු ජංගම නොවන වත්කම්

506,077,443

455,893,275

ජංගම වත්කම්

ලැබිය යුතු ආදායම්

5

3,960,160

3,917,222

ලැබිය යුතු ආදායම් - සේවක

6

17,037,820

15,050,801

ආයෝජන - කාලීන තැන්පත්

7

16,525,336

12,722,879

ආයෝජන - භාණ්ඩාගාර බිල්පත්

8

8,400,591

7,422,983

ලැබිය යුතු පොලී ආදායම්

10,004,698

22,860,147

මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

9

171,056,940

315,217,619

මුළු ජංගම වත්කම්

226,985,545

377,191,652

මුළු වත්කම්

733,062,988

833,084,927

බැරකම්

ජංගම නොවන බැරකම්

රජයේ ප්‍රතිපාදන

10

428,949,131

407,231,140

පාරිතෝෂික වෙන්කිරීම්

11

23,625,293

21,852,808

මුළු ජංගම නොවන බැරකම්

452,574,423

429,083,949

ජංගම බැරකම්

ගෙවිය යුතු වියදම්

12

92,899

2,744,433

ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු

29,611,054

25,603,554

සහනදායී ණය සැපයුම් ක්‍රමය

17,632,912

17,632,912

වෙන්කිරීම් හා උපවික වියදම්

13

119,693,278

63,366,189

මුළු ජංගම බැරකම්

167,030,144

109,347,088

මුළු බැරකම්

619,604,567

538,431,037

ඉද්ධ වත්කම්

113,458,421	294,653,890
-------------	-------------

ශුද්ධ වත්කම/ හිමිකම

සමුච්චිත අරමුදල

113,458,421	294,653,891
-------------	-------------

මුළු ශුද්ධ වත්කම / හිමිකම

113,458,421	294,653,891
-------------	-------------

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම කර ඇති බවට සහතික කරන ලදී.

.....  
ගණකාධිකාරී

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇත.

.....  
සභාපති

.....  
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (වැ.බ)

දිනය : .....  
කොළඹ,

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය කාර්යසාධනය පිලිබඳ ප්‍රකාශය	සටහන්	2013	2012
ආදායම සහ රජයෙන් ලැබුණු ප්‍රතිපාදන			
ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ ප්‍රතිපාදන ලැබීම්		370,000,000	197,332,602
ආදායම	14	272,728,147	269,594,764
වෙනත් අදායම්	15	59,884,229	74,567,325
එකතුව		<b>702,612,376</b>	<b>541,494,691</b>
වියදම්			
විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම්	16	714,967,598	397,693,861
මෙහෙයුම් වියදම්	17		
සේවක පාරිශ්‍රමික	17.1	81,723,089	78,396,842
ප්‍රවාහන වියදම්	17.2	14,373,763	10,816,786
ගමන් වියදම් සහ යැපීම් දීමනා	17.3	3,650,195	4,600,066
ආයතන වියදම්	17.4	27,114,262	19,144,489
ස්ථාවර වත්කම් අලුත් වැඩියා සහ නඩත්තු	17.5	1,745,535	1,237,412
සේවක සුභසාධනය	17.6	7,328,758	7,363,184
කාර්ය මණ්ඩල සංවර්ධනය	17.7	163,316	831,705
නීති හා වෙනත් ගාස්තු	17.8	1,419,323	852,752
සන්නිවේදන වියදම්	17.9	3,608,571	1,699,950
ක්ෂය වීම්	17.10	24,859,175	15,249,449
මූල්‍ය ගාස්තු	17.11	47,998	54,593
වෙනත් වියදම්	17.12	2,806,263	872,922
මුළු මෙහෙයුම් වියදම්		<b>168,840,247</b>	<b>141,120,149</b>
මුළු වියදම්		<b>883,807,846</b>	<b>538,814,009</b>
වර්ෂය සඳහා අතිරික්තය / (හිඟය)		<b>(181,195,469)</b>	<b>2,680,681</b>

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ වත්කම/හිමිකම වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

		සමුච්චත අතිරික්තය (ඌනතාවය)	එකතුව
<b>2011 ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය</b>		<b>512,264,709</b>	<b>512,264,709</b>
රජයේ ප්‍රතිපාදන සඳහා ගැලපීම	සටහන- A	(220,500,000)	(220,500,000)
පෙර වසර සඳහා ගැලපීම	සටහන- B	208,500	208,500
වසර සඳහා අතිරික්තය/ ඌනතාවය		2,680,681	2,680,681
<b>2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය</b>		<b>294,653,891</b>	<b>294,653,891</b>
වසර සඳහා අතිරික්තය/ඌනතාවය		(181,195,469)	(181,195,469)
<b>2013 දෙසැම්බර් 31 ට ශේෂය</b>		<b>113,458,421</b>	<b>113,458,421</b>

**සටහන - A**

අංක 241 උද්‍යාන පාරේ නාරාහේන්පිට පිහිටි භූමිය ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් ලැබී ඇති භූමියක් වශයෙන් ගණනය කර ඇත්තේ එකතු කරන ලද අතිරික්තය/හිඟය සහ භූමියේ සාධාරණ මිලට අනුව වත්කමක් වශයෙනි. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතී LKAS 20 සහ රජයෙන් ලැබෙන ප්‍රතිපාදන , රාජ්‍යාධාර හෙළිකිරීමේ ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිය අනුව ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ලැබී ඇති භූමිය රජයෙන් ලැබුණු ප්‍රතිපාදනයක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇති අතර 2010 සහ 2011 කාලය තුළ ගොඩනැගිල්ලේ ජීවිත කාලය තුළ ලාභ හෝ පාඩු මත මෙම ප්‍රතිපාදන ක්‍රමක්ෂය (ණය හිලව් කිරීම්) කිරීමට එකතු කරන ලද අගය අනුව අතිරික්තය හෝ ක්ෂය වීම් අනුව යෝග්‍ය ගැලපීම් කරනු ඇත.

**සටහන - B**

2011න් අවසන් වන මූල්‍ය ප්‍රකාශන වර්ෂය සඳහා රු 208,500 ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගැනීම් සඳහා සාවද්‍ය ලෙස ගණනය කර ඇත.

දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා අරමුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

2013

2012

මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය  
වසර සඳහා අතිරික්තය / ඌනතාවය

(181,195,469)

2,680,681

මුදල් නොවන වලනයන්

ක්ෂය වීම්

24,859,175

15,249,449

ක්‍රමක්ෂය

(26,782,010)

(67,672,872)

වසර සඳහා පාරිතෝෂික වියදම

3,566,085

4,525,580

පොළී අදායම

(33,102,220)

(31,394,454)

මෙහෙයුම් අතිරික්තය / ඌනතාවය - කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම් වලට පෙර

**(212,654,439)**

**(76,611,615)**

කාරක ප්‍රාග්ධනයේ වෙනස්වීම්

ලැබිය යුතු ආදායම්

(42,938)

(839,852)

ලැබිය යුතු ආදායම් - සේවක

(1,987,019)

(97,548)

ලැබිය යුතු පොළී ආදායම

12,855,449

(11,188,783)

ගෙවිය යුතු වියදම්

(2,651,534)

1,566,378

ආපසු ගෙවිය යුතු ටෙන්ඩර් තැන්පතු

4,007,500

1,569,500

වෙන්කිරීම් හා උපවින වියදම්

56,327,090

(7,054,621)

මෙහෙයුම් වලින් ජනිත වූ මුදල්

**(144,145,891)**

**(92,656,541)**

පාරිතෝෂික අරමුදල් ගෙවීම්

(1,793,600)

(953,816)

මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ ශුද්ධ මුදල්

**(145,939,491)**

**(93,610,357)**

ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය

දේපල පිරියත හා උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම

(74,983,695)

(33,014,532)

පුස්තකාල පොත් අත්පත් කර ගැනීම

(59,648)

(49,934)

කාලීන තැන්පත් හා භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සඳහා ශුද්ධ ආයෝජන

(4,780,065)

(1,318,875)

පොළී ලැබීම්

33,102,220

31,394,454

ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් තුළින් ජනනය වූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය (භාන්ඩාගාර)

**(46,721,188)**

**(2,988,887)**

මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුළින් ජනනය වූ මුදල් ප්‍රවාහය

ප්‍රතිපාදන ලැබීම්

48,500,000

49,430,759

මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය තුළින් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය

**48,500,000**

**49,430,759**

වර්ෂය මුල මුදල් සහ මුදල් සමාන

**(144,160,679)**

**(47,168,485)**

වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

315,217,619

362,386,104

වර්ෂ අවසාන මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

**171,056,940**

**315,217,619**

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

**1 ඒකාබද්ධ තොරතුරු**

**1.1 වාර්තාකරන ආයතනය**

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 1991 අංක 37 දරණ ජාගකොස පනත යටතේ ස්ථාපනය කොට ඇත. කොමිෂන් සභාවේ කාර්යාලය සහ ගනුදෙනු සිදුකරනු ලබන ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානය කොළඹ 05 , උද්‍යාන පාරේ අංක 241 දරන ස්ථානයෙහි පිහිටුවා ඇත.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍යමය දත්ත ඇතුළත් වේ.

**1.2 ප්‍රධාන කාර්යයන් සහ මෙහෙයම් වල ස්වභාවය**

කොමිෂන් සභාවේ කාර්යය වනු ඇත්තේ ඔමිනි බස් මගීන් මගී ජනතාවට ප්‍රවාහන සේවාවන් සැලසීම පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජයට උපදෙස් ලබාදීම සහ ඔමිනි බස් සඳහා නිශ්චය කර ගනු ලබන ප්‍රදේශ සඳහා මගී ප්‍රවාහන සේවා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම වේ.

**1.3 2013 වර්ෂය අවසානය වන විට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ස්ථිර සේවක මණ්ඩලය 137 කි. එමෙන්ම කොන්ත්‍රාත් පදනම මත සේවකයින් 35 ක් සේවය කර ඇත.**

**1.4 වාර්තාකරන දිනය**

කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ දිනය දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වේ.

**1.5 නිකුත් කිරීම සඳහා බලයලත් දිනය**

කොමිෂන් සභාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය / සාමාජිකයින් විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම සඳහා අධිකාරී බලය ලබා දී ඇත්තේ 2014 ජූලි 30 දිනය.

**2 වැදගත් ගිණුම්කරන පිළිවෙත් සාරාංශය**

**2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම**

ගිණුම් පිළියෙල කර ඇත්තේ LKAS 20 ගිණුමකරණ ප්‍රමිතියට අනුකූලවය. රජයේ ප්‍රතිපාදන සඳහා ගිණුම්කරණය කිරීම සහ රජයෙන් ලැබෙන අරමුදල් ආධාර අනාවරණය කිරීම සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කරන ලද්දේ ඓතිහාසික සම්මුතිය පදනම් කරගෙනය. ශ්‍රී ලංකා පෞද්ගලික

අංශයේ ගිණුම්කරන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේදී ඇතැම් වැදගත් ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු අවශ්‍ය වේ.

**2.2 ගිණුම් පිළිවෙත් වල වෙනස්කිරීම්**

පහත සඳහන් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල වෙනස්කම් මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කරන කාල සීමාව සඳහා ක්‍රමානුකූලව සඳහන් කර ඇත.

**2.3 විදේශ විනිමය පරිවර්තනය**

**2.3.1 මෙහෙයුම් සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල් ඒකකය**

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුළත් කර ඇති ගණුදෙනු සහ ශේෂය මිනිනු ලබන්නේ ආයතනය මෙහෙය වනු ලබන ප්‍රාථමික ආර්ථික පරිසරය අනුවය. මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලිනි.

**2.3.2 ගණුදෙනු සහ ශේෂය**

විදේශ විනිමය ගණුදෙනු ක්‍රියාකාරකම් විනිමය ගණුදෙනු බවට පරිවර්තනය කරනුයේ ගණුදෙනු කරන දිනයේ පවත්නා විනිමය අනුපාතය මතය.

**2.4 දේපළ පිරියත සහ උපකරණ**

දේපළ පිරියත උපකරණ පිරිවැය යනු මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය හෝ ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද වියදම් වත්කම අපේක්ෂිත කාර්යය සඳහා ක්‍රියාත්මක තත්වයට දැරූ වියදම වේ.

දේපළ පිරියත සහ යන්ත්‍ර උපකරණවල පිරිවැය යනු මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය හෝ ඉදිකිරීම සඳහා දැරූ වියදම සහ වත්කම් අපේක්ෂිත කාර්යය සඳහා ක්‍රියාත්මක තත්වයට දැරූ වියදම වේ.

ස්ථාවර ස්වභාවයේ වත්කම් අත්පත් කර ගැනීමේ, වැඩිදියුණු කිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ වියදම් හෝ ඉපයීමේ වාර්තාව වර්ධනය කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රාග්ධන වියදම් ලෙස සලකා ඇත.

වත්කම් වර්ගය	අවුරුද්ද
මෝටර් වාහන	වර්ෂ 05 තුල
ලී බඩු සහ සවිකිරීම්	වර්ෂ 10 තුල
කාර්යාල උපකරණ	වර්ෂ 05 තුල
විවිධ උපකරණ	වර්ෂ 04 තුල
පරිගණක සහ මුද්‍රන යන්ත්‍ර	වර්ෂ 05 තුල

යන්ත්‍ර	වර්ෂ 05 තුල
ගොඩනැගිලි	වර්ෂ 20 තුල
විද්‍යුත් උපකරණ (LED)	වර්ෂ 20 තුල

**2.5 හාන්ඩාගාර බිල්පත් සහ බිල්පත් මත කරන ආයෝජන**

හාන්ඩාගාර බිල්පත් සහ බිල්පත් සහ කාලීන තැන්පතු පිරිවැය අනුව සඳහන් කර ඇත.

**2.6 ලැබීම්**

ලැබීම් යනු ලබාගන්නා ලද සේවාවන් සඳහා ගෙවීමට ඇති මුදල් වේ. එකතුව සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් වක්‍රයේ දී බලාපොරොත්තු වන අතර ලැබීම් වර්ගීකරණය කරනුයේ ජංගම වත්කම් ලෙසය. ලැබීම් හඳුනාගැනීම සහ මනිනු ලබන්නේ ගණුදෙනු කරන වටිනාකම/අගය මතය.

**2.7 මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ**

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේදී මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ වශයෙන් හඳුන්වා ඇත්තේ අතැති මුදල්, බැංකුවල ඇති ඉල්ලුම් තැන්පතු , බැංකුවල ඇති ක්ෂණික / ස්ථාවර තැන්පතු සහ පාරිකෝෂික අරමුදල්ය.

**2.8 ගෙවීම්**

ගෙවීම් යනු හාන්ඩා හා සේවා සපයන්නන් ලබාගත් හාන්ඩා හා සේවා සඳහා අවශ්‍යයෙන් කළයුතු ගෙවීම් වේ. ගෙවීම් ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් කාලවක්‍රයේ කළ යුතු ගෙවීම්කි නම් එය ජංගම වත්කමක් ලෙස වර්ග කරනු ලැබේ. (වසර 1 ක් හෝ ඊට අඩු) එසේ නොමැති අවස්ථාවල ඒවා ජංගම නොවන වත්කම් ලෙස හඳුන්වනු ලැබේ.

ගෙවීම් මූලික වශයෙන් හඳුනාගනු ලබන්නේ ගණුදෙනු කරන මිලට අනුව වන අතර ඉන් පසුව ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් වක්‍රයේදී මෙම මිලට මිණුම් කරනු ලැබේ.

**2.9 රජයේ ප්‍රතිපාදන**

මූල්‍ය නොවන ප්‍රතිපාදන ඇතුළත්ව රජයෙන් ලැබෙන ප්‍රතිපාදන ඒවායෙහි සාධාරණ වටිනාකම අනුව හඳුනාගනු ලැබේ.

දේපළ පිරිසක සහ උපකරණ වලට අදාළ රජයේ ප්‍රතිපාදන ජංගම නොවන වත්කම් වල රජයේ විලම්භීත ප්‍රතිපාදන යටතට ඇතුළත් කර ඇති අතර මුල්ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශයේදී මෙය හඳුනාගනු ලබන්නේ අදාළ වත්කම් වල අපේක්ෂිත ආයු කාලයේ සරළ රේඛීය පදනම මතය.

මූල්‍ය නොවන ප්‍රතිපාදන මූල්‍ය නොවන වත්කමෙහි ධාරණ වටිනාකම අනුව ගණනය කරනු ලබන අතර ධාරණ වටිනාකම අනුව ප්‍රතිපාදන ලබාදීම සහ වත්කම් ගණනය කරනු ලැබේ.

**2.10 මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය**

මුදල් කාර්යඵලය පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ මිලදී ගැනීමේ පිරිවැය හඳුනාගනු ලබන්නේ මිලදී ගන්නා ලද කාලය තුළය.

**2.11 සේවක ප්‍රතිලාභ**

කොමිෂන් සභාවට නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සහ නිශ්චිත දායකත්වය පිළිබඳ සැලසුම් ඇත

**(අ) නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්ම**

නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්මක් යනු කොමිෂන් සභාව මගින් ස්ථාවර දායකත්ව මුදලක් වෙතම අස්ථිත්වයක් වෙත ගෙවනු ලබන පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ සැලැස්මකි. මෙය පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ සැලැස්මක් බැවින් තවදුරටත් ඒ සඳහා දායකත්ව මුදලක් ගෙවීම සඳහා කොමිෂන් සභාවට භෞතික හෝ අධ්‍යාත්මික බැඳීමක් නොමැත. කල් පිරුණු පසු මෙම දායකත්ව මුදල් සේවක ප්‍රතිලාභ වියදම් වශයෙන් හඳුන්වනු ලැබේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සේවක අර්ථසාධක අරමුදල වෙනුවෙන් එක් සේවකයෙකුගෙන් දළ පාරිශ්‍රමික මුදලක් ලෙස 12% ක් බැර කරනු ලබන අතර සේවා නියුක්ති භාරකාර අරමුදලට 3% දළ පාරිශ්‍රමිකයක් අය කරනු ලැබේ.

**(ආ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම**

සේවකයාගේ සේවා පළමු වර්ෂයේ සිට සේවය කරනු ලබන සෑම වර්ෂයකම මාස ½ ක වේතනය සේවක පාරිතෝෂික අරමුදලට බැර කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත. කෙසේ වෙතත් 1983 පාරිතෝෂික අරමුදල ගෙවීමේ පනත් අංක 12 අනුව සේවකයෙකුට පාරිතෝෂික අරමුදලට හිමිකම් ලබාගත හැක්කේ වර්ෂ 05 අඛණ්ඩ සේවාවක් කිරීමෙනි.

**(ඇ) කෙටිකාලීන සේවක ප්‍රතිලාභ**

කෙටි කාලීන සේවක ප්‍රතිලාභ පිළිබඳ වගකීම මනිනු ලබන්නේ සේවකයින් විසින් ඉටු කරන ලද සේවාවන් වෙනුවෙන් ගෙවීමට අපේක්ෂිත වට්ටම් හෝ කරන ලද මුදලමය වටිනාකම මතය.

**2.12 ප්‍රතිපාදන සහ අස්ථාවර වගකීම්**

මෙහෙයුම් වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන හඳුනාගනු ලබන්නේ අතීතයේ සිදුකරන ලද සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් කොමිෂන් සභාවට වර්තමානයේ ඇති නෛතික බැඳීම හෝ කොමිෂන් සභාවට අවශ්‍ය ආර්ථික සම්පත් පිටතට ගලායෑම සිදුවිය හැකි අතර විශ්වසනීය ලෙස එම ප්‍රමාණයන් ඇස්තමේන්තු ගත කල හැකිය.

පවත්නා බැඳීමක් හෝ වගකීම හා සම්බන්ධ අවධානම හා අවිනිශ්චිතතාද වාර්තා කරන දිනකට පවත්නා වඩාත් විශ්වසනීය සාක්ෂි පදනම් කරගෙන දැනට පවත්නා බැඳීමද වගකීම පියවීම / නිරවුල් කිරීමට අවශ්‍ය ඇස්තමේන්තුගත වියදම අනුව ප්‍රතිපාදන මනිනු ලැබේ.

සියලුම අස්ථාවර වගකීම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනයෙහි සඳහනක් ලෙස එළිදරවු නොකළහොත් සම්පත් පිටතට ගලායාමේ හැකියාව දුරස්ථ වනු ඇත.

**2.13 ආදායම හඳුනාගැනීම**

ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සත්‍ය වශයෙන්ම ආයතනයට ගලා එන අවස්ථාවේදී ආදායම් වශයෙන් හඳුනාගැනීම.

කොමිෂන් සභාව ආදායම හඳුනාගනු ලබන්නේ ආදායම් ප්‍රමාණය සත්‍ය වශයෙන්ම මැනිය හැකි අවස්ථාව සහ ඉදිරියේදී කොමිෂන් සභාව වෙත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා ඒමට හැකි සම්භාවිතාව අනුවය.

කොමිෂන් සභාව විසින් ආදායම හඳුනාගැනීම සඳහා පහත දැක්වෙන නිර්ණායක හඳුනාගත හැක. ඒ ඒ ප්‍රධාන මාර්ග වල ආදායම මැනීම සඳහා ආදේශ කර ඇත.

**(අ) බලපත්‍ර ආදායම**

මාර්ග බලපත්‍ර වලින් ලැබෙන ආදායම හඳුනාගනු ලබන්නේ කොමිෂන් සභාව වෙත අනාගතයේ ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සැලැස්මට ඇති හැකියාව මතය..

**(ආ) දේපළ පිරිසත හා උපකරණ බැහැර කිරීමේදී ඇති ලාභ සහ අලාභ**

බැහැර කිරීමේදී ඇති ලාභ සහ අලාභ නිර්ණය කරනු ලබන්නේ ලක් මුදල් / උත්පාදන මුදල් ධාරන පිරිවැයත් සමඟ සන්සන්දනය කිරීමෙනි. මෙය මුදල් කාර්යඵල ප්‍රකාශයෙහි හඳුනාගෙන ඇත.

**2.14 වියදම්**

මෙහෙයුම් කරන කාලසීමාවේදී දරන ලද වියදම් යනු වාර්තාකරන කාලයේදී ලාභය ලෙස ලැබෙන ආදායමයි.

**2.15 ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුව ඇතිවන සිදුවීම්**

ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුව සිදුවන ද්‍රව්‍යමය සිදුවීම් සැලකිල්ලට ගනු ලබන අතර මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි අවශ්‍ය තැන්වල සුදුසු පරිදි ගැලපීම් හෝ අනාවරණය කිරීම් සිදුකර ඇත.

**2.16 වගකීම්**

ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුව ඇතිවන සියලුම ද්‍රව්‍යමය වගකීම් හඳුනාගෙන ඒ පිළිබඳව මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි සටහන් කිරීම මඟින් අනාවරණය කර ඇත.

**3. වැදගත් ගිණුම්කරණ පිළිවෙත් (නිමාන) සහ විනිශ්චයන්**

මූල්‍ය ප්‍රකාශය පිළියෙල කිරීමේදී කළමණාකාරීත්වය මඟින් විනිශ්චයන් ගණනාවක් යොදාගනු ලබන අතර වත්කම්, වගකීම්, ආදායම සහ වියදම් හඳුනාගැනීම සහ මැනීම සඳහා තක්සේරු (නිමාන) සහ උපකල්පන රාශියක් උපයෝගී කරගනු ලබයි.

මැනීමට යන හඳුනාගැනීම කෙරෙහි සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇතිකරන තක්සේරු / පළාත් සහ උපකල්පන පිළිබඳ තොරතුරු පහත දක්වා ඇති පරිදි වේ.

- (අ) ක්ෂය වීගෙන යන වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත කාලය වත්කමේ අපේක්ෂිත ආර්ථික උපයෝගීතාවය මත ශේෂ පත්‍ර දිනයට ක්ෂය වන වත්කමෙහි ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත කාලය තක්සේරු කරනු ලබන බව කළමණාකාරීත්වය සමාලෝචනයෙහි දක්වා ඇත. මෙම අස්තමේන්තු වල ඇති අවිනිශ්චිතතාවයන්ට හේතුව ඇතැම් මෘදුකාංග හා තොරතුරු තාක්ෂණික උපාංග වල උපයෝගීතාවය වෙනස් කිරීමට ඉවහල් වන යල්පැන ගිය තාක්ෂණික ක්‍රම භාවිතා කිරීමය.

විගණකාධිපති වාර්තාව



# විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව

## கணக்காய்வாளர் தலைமை அறிப்பித் திணைக்களம்

### AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT



මගේ අංකය } ආර්ථි/බී/එන්/වීසී/  
 අංකය } 01/13/18  
 My No. }

ඔබේ අංකය }  
 අංකය }  
 Your No. }

දිනය } 2015 මාර්තු 25 දින  
 දිනය }  
 Date }

සභාපති,  
 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධනය ප්‍රකාශනය, ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය හා වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13(1) වගන්තිය සහ 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 37 වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර කොමිෂන් සභාවේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මුදල් පනතේ 13(7)(ඒ) වගන්තිය ප්‍රකාර විස්තරාත්මක වාර්තාවක් කොමිෂන් සභාවේ සභාපති වෙත යථා කාලයේදී නිකුත් කරනු ලැබේ.

**1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම**

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

**1.3 විගණකගේ වගකීම**

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට උපකාරී වන විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටින්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් අවදානම් තක්සේරු කිරීම විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිත උචිත විගණන පරිපාටි සැලැස්ම කිරීම පිණිස කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නාවූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් කොමිෂන් සභාවේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුළත් වේ. විගණනයේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 වගන්තියේ (3) සහ (4) උප වගන්තිවලින් විගණකාධිපති වෙත අභිමතානුසාරී බලතල පැවරේ.

මාගේ විගණන මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

**1.4 තත්ත්ව විගණනය කළ මතය සඳහා පදනම**

---

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්ත්ව විගණනය කරනු ලැබේ.

**2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන**

---

**2.1 තත්ත්ව විගණනය කළ මතය**

---

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු වලින් වන බලපෑම් හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම්

2.2.1 ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම් කරණ ප්‍රමිති

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) වත්කමක් පාවිච්චි කිරීම සඳහා යෝග්‍ය තත්ත්වයට පත්වූ අවස්ථාවේ සිට වත්කමේ ප්‍රයෝජනවත් කාලය පුරා ක්‍රමානුකූල පදනමකින් ක්ෂය කළයුතු වුවත්, කොමිෂන් සභාව විසින් වත්කමක් මිලදී ගත් වර්ෂය තුළදී ක්ෂය නොකිරීමේ ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කිරීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී මිලට ගන්නා ලද රු.74,983,695 ක් වටිනා දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ වෙනුවෙන් ක්ෂය වෙන් කිරීම් සිදුකර නොතිබුණි.
- (ආ) මගී ප්‍රවාහන සමාගම් සඳහා මිලදී ගන්නා ලද රු.671,846 ක් වටිනා ලීඛවූ හා සවිකිරීම් ස්ථාවර වත්කම් යටතේ ගිණුම්ගත කිරීම වෙනුවට වියදමක් ලෙස ගිණුම් ගතකර තිබුණි.

2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) අන්තර් පළාත් බස් රථවල සවිකිරීම සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී හා ඊට පෙර වර්ෂවලදී මිලදී ගන්නා ලද ජී.පී.එස් උපකරණ වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු රු.13,231,854 ක් ගිණුම් ගතකර නොතිබීම හේතුවෙන් උපකාරකය එම ප්‍රමාණයෙන් අඩුවෙන් පෙන්වුම් කර නොතිබුණි.
- (ආ) වවුනියාව බස් නැවතුම්පළ ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාළව 2014 ජනවාරි 01 දින ගෙවන ලද රු.21,349,943 ක් වූ වැඩපුර්ව අත්තිකාරම් ඉදිරි වර්ෂයේ ගිණුම් ගතකිරීම වෙනුවට සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගනුදෙනුවක් ලෙස ගිණුම් ගතකර තිබුණි.
- (ඇ) කොමිෂන් සභාව විසින් උපරිත පදනම මත ගිණුම් තැබීම් සිදුකළ ද සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ ගෙවිය යුතු රු.364,479 ක වියදම ගිණුම් ගතකර නොතිබූ අතර ආයෝජන වෙනුවෙන් බැංකුව විසින් ලබාදුන් රු.315,999 ක පොළිය බැංකුව විසින් තහවුරු කර තිබියදීත් ගිණුම්වලින් අත්හැරී තිබුණි.

2.2.3 පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ආයෝජන වටිනාකම රු.170,176,087 ක් වූ අතර ඒ මත ලැබුණු පොළිය නැවත ආයෝජනය කළ නමුත් ආයෝජනයක් ලෙස ලද පොළිය ගිණුම් ගත කිරීම වෙනුවට ලැබිය යුතු පොළී ගිණුමක ඇතුළත් කර තිබුණි. බැංකු තහවුරු කිරීම අනුව ලද පොළිය රු.9,533,912 ක් වුවද ලැබිය යුතු පොළී ලෙස ගිණුම් ගතකර තිබූ ප්‍රමාණය රු.8,877,359 ක් විය.

2.3. නීති, රීති, රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් නීති, රීති, රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණයන්ට යොමුව	අනුකූල නොවීම
(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 11 වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක 88ඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 8.2.2 වගන්තිය	සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ ස්ථාවර තැන්පතු වල, කෙටි කාලීන තැන්පතු හා ඇමතුම් තැන්පතු සහ භාණ්ඩාගාර බිල්පත්වල පිළිවෙලින් රු.16,525,336 ක රු.170,176,087 ක් සහ රු.8,400,591 ක මුදලක් ආයෝජනය කර තිබුණද ඒ සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ එකඟත්වය හා අදාළ අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණි.
(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහයේ XV පරිච්ඡේදයේ 9 වන වගන්තිය	<p>(i) රාජකාරී සඳහා පිටරට යන නිලධාරියකුට පවුම 75 කට සමාන උණුසුම් ඇඳුම් දීමනාව රුපියල් වලින් ගෙවිය යුතු වුවත් නිලධාරීන් 07 දෙනෙකු සඳහා අවස්ථා දෙකකදී ඇමරිකන් ඩොලර් 861 ක් ගෙවා තිබුණි.</p> <p>(ii) උණුසුම් ඇඳුම් දීමනාව ගෙවිය හැක්කේ සමයීතෝෂ්ණ දේශගුණයක් ඇති රටවල් සඳහා පමණක් වුවත් එවැනි දේශගුණයක් නොමැති සිංගප්පූරුවට යාම වෙනුවෙන් මෙම උණුසුම් ඇඳුම් දීමනා ගෙවා තිබුණි.</p>
(ඇ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය	නිලධාරියෙකුට වරකට ලබාදිය හැකි අත්තිකාරම් මුදල රු.20,000 ක් වුවද රු.87,600 සිට රු.455,000 දක්වා අත්තිකාරම් ලබාදී තිබුණි.

(ii) මුදල් රෙගුලාසි 1646

ආයතනයේ වාහන සඳහා දෛනික ධාවන සටහන් පවත්වාගෙන ගියද එම එක් එක් වාහනය සඳහා ලබාගත් ඉන්ධන, පාරිභෝජනය කරන ලද ඉන්ධන සහ වැකියේ ඉතිරි ඉන්ධන ප්‍රමාණය දැක්වෙන පරිදි ඉන්ධන තුලනය කිරීමත් සිදු නොකරන ලද අතර එම ධාවන සටහන්වල හා මාසික සාරාංශවල මුල් පිටපත් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(iii) මුදල් රෙගුලාසි 1647

ආයතනය සතු සියළුම වාහනවල ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් වෙනස්කම් පිළිබඳ වාර්තා නඩත්තු කර නොතිබුණි.

(ඇ) 1990 ඔක්තෝබර් 10 දිනැති අංක 41/90 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන වක්‍රලේඛය

කොමිෂන් සභාව සතු සෑම වාහනයකටම අදාළව මාස 06 කට වරක් ඉන්ධන පරිභෝජනය සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයකු ලවා පරීක්ෂා කරවා ගෙන නොතිබුණි.

(ඉ) 1992 අගෝස්තු 19 දිනැති අංක 26/92 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන වක්‍රලේඛය

පෞද්ගලික පාවිච්චිය සඳහා වෙන්කර ඇති වාහන හැර අනෙකුත් සියළුම වාහනවල රාජ්‍ය ලාභනය හා ආයතනයේ නම පින්තාරු කළයුතු වුවත් ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඊ) 2002 නොවැම්බර් 28 දිනැති අංක (IAI/2002/02) දරන භාණ්ඩාගාර වක්‍රලේඛය

පරිගණක උපාංග හා මෘදුකාංග සම්බන්ධයෙන් වෙනම ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනයක් පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි.

(උ) 1978 දෙසැම්බර් 19 දිනැති අංක 842 දරන භාණ්ඩාගාර වක්‍රලේඛය

මිලදී ගනු ලබන වත්කම් ඉන්වොයිසියේ සඳහන් වටිනාකමට වත්කම් ලේඛනයේ ඇතුළත් කර තිබුණද වාර්ෂික ක්ෂයවීම්, අගය වැඩිවීම් හෝ අපහරණය කිරීම් වෙන් වෙන්ව ඇතුළත් කර නොතිබුණි.

(ඌ) 2013 නොවැම්බර් 04 දිනැති අංක එස්පී/06/35/02/01 දරන මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශ වක්‍රලේඛය

කොමිෂන් සභාවේ මාසික වැටුප රු.50,000 ඉක්මවූ නිලධාරියකුගෙන් උපයනවිට ගෙවීමේ බද්ද අයකිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඵ) 2006 රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය

- (i) 2.11.1 (ඇ) වගන්තිය මගී ආවරණ 25 ක් ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ පළමු රැස්වීම ප්‍රසම්පාදන කමිටුව හා තාක්ෂණ ඇඟයීමේ කමිටුව ඒකාබද්ධව පවත්වා නොතිබුණි.
- (ii) 4.2.3. වගන්තිය (ඇ) ආයතනය විසින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් කාලසටහනක් පිළියෙල කර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව මගින් අනුමත කරවා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (iii) 4.3.1 හා 4.3.2 වගන්ති මගී ආවරණ ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවක් පිළියෙල කර අනුමත කරගෙන නොතිබුණි.
- (iv) 6.2.2 වගන්තිය දුරගමන් සේවා මගී ආවරණ ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් ලංසු කැඳවීමේ අවම කාලසීමාව වූ දින 21 ක් ලංසුකරුවන් වෙත ලබා දී නොතිබුණි.
- (v) 8.9.1 වගන්තිය කොමිෂන් සභාව කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ ගිවිසුමට එළඹ නොතිබුණි.

**3. මූල්‍ය සමාලෝචනය**

---

**3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල**

---

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු.181,195,469 ක උනන්දුවකින් වූ අතර, ඊට ප්‍රතිරූපිත ඉකුත් වර්ෂයේ අතිරික්තය රු.2,680,681 ක් විය. ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සසඳන විට සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු.183,876,150 ක පිරිහීමක් පෙන්නුම් කර තිබූ අතර ඒශේම ව්‍යාපෘති, ආයතනික, නීති, ප්‍රවත්තත් දැන්වීම්, ක්ෂයවීම් හා වෙනත් වියදම් සියයට 29 සිට 69 දක්වා පරාසයක වැඩි වී තිබීම මෙයට හේතු වී තිබුණි.

3.2 ආයතනයට එරෙහිව හෝ ආයතනය විසින් ආරම්භ කර ඇති නෛතික සිද්ධි

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) බාහිර ආයතන 15 ක් විසින් කාලසටහන්, මගී සේවා අවසරපත්, බස් ගාස්තු ප්‍රතිශෝධනය, බස් නැවතුම්පළ පහසුකම්, බස් රථයක සේවකයින් සම්බන්ධයෙන් ගන්නා ලද ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධව අධිකරණවල නඩු 15 ක් සභාවට එරෙහිව ගොනුකර තිබුණි.
- (ආ) ආයතනය විසින් කාලසටහන්, බස් නැවතුම්පළ පැවරීම, මගී සේවා අවසරපත්, මගී සේවා අවසරපත් නොමැතිව ධාවනය කිරීම, ගැමිසැරිය, සිසුසැරිය, සහනාධාර ගෙවීම සම්බන්ධයෙන් ආයතනවලට එරෙහිව නඩු 10 ක් පවරා තිබුණි.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

---

4.1 කාර්යසාධනය

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) බස් ධාවකයින් බස් ධාවනය සඳහා යොමු නොවන අනාර්ථික ග්‍රාමීය මාර්ගවල බස් ධාවනයට පෙළඹවීම සඳහා ආරම්භ කර පවත්වාගෙන යනු ලබන ගැමිසැරිය සේවා ව්‍යාපෘතිය යටතේ පසුගිය වර්ෂය අවසන් වන විට බස් 21 ක් ධාවනය වෙමින් පැවති අතර සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී නව සේවාවන් 50 ක් ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද ආරම්භ කිරීමට හැකිවී තිබුණේ සේවාවන් 19 ක් පමණි. තවද වර්ෂය තුළදී නියමිත පරිදි සේවා නොසැපයීම නිසා පැවති සේවාවන් 09 ක බලපත්‍ර අවලංගු කර තිබූ අතර වර්ෂය අවසන් වන විට ක්‍රියාත්මක වූ මුළු බස්රථ සංඛ්‍යාව 31 ක් වී තිබුණි. වාර්ෂිකව නව සේවාවන් ආරම්භ කළද ඉහත හේතුවෙන් ආයතනයේ ඉලක්ක කරා යාමට නොහැකිවී තිබුණි.
- (ආ) රාත්‍රී කාලයේදී මෙන්ම හිමිදිරි උදෑසන බස් සේවාවන්හි පවතින හිඟකම නිසා මගී ජනතාවට විදීමට සිදුවන අපහසුතා මහඟරවා ඔවුන් වෙත පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමේ අරමුණෙන් ආරම්භ කරන ලද නිසිසැරිය බස් සේවාව සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය ආරම්භ වන විට බස්රථ 123 ක් යොදවා තිබූ අතර වර්ෂය තුළදී නව බස්සේවාවන් 75 ක් යෙදවීමට ඉලක්ක කර තිබුණද ආරම්භ කිරීමට හැකිවී තිබුණේ සේවාවන් 42 ක් පමණි. වර්ෂයේදී නියමිත පරිදි සේවාවන් සැපයීමට අපොහොසත්වීම නිසා සේවාවන් 31 අවලංගුවී තිබුණු අතර වර්ෂය අවසන් වන විට ධාවනය කිරීමට නියමිතව තිබූ මුළු බස්රථ ගණන 134 ක් වුවද, ධාවනය වෙමින් පැවතියේ බස්රථ 111 ක් පමණි.

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබූ නුවරඑළිය, උඩුපුස්සැල්ලාව, හයිලොරස්ට, යාපනය, මුලතිව්, කිලිනොච්චි සහ මන්නාරම යන යෝජිත බස් නැවතුම්පළවල් 07 සඳහා ඉඩම් නිරවුල් කර ගැනීම, සැලසුම් ඉදිරිපත් කිරීම හා අනුමැතිය ලබා ගැනීම කටයුතු නිමකර නොතිබීමෙන් ඉදිකිරීම කටයුතු ආරම්භ කිරීමට නොහැකිවී තිබුණි. තවද නුවරඑළිය නවීකරණ කටයුතු 2014 වර්ෂයේදී නිමකිරීමටත්, උඩුපුස්සැල්ලාව සහ හයිලොරස්ට ඉදිකිරීම කටයුතු 2015 වර්ෂයේදී නිමකිරීමටත් නැවත සැලසුම් කර තිබුණි.

(ඈ) සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව දුරගමන් සේවා මගී ආවරණ 35 ක් ඉදිකිරීමට රු. මිලියන 10 ක මුදලක් වෙන්කර තිබුණද වර්ෂයේදී මගී ආවරණ 25 ක් පමණක් ඉදිකිරීම සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවා 13 ක් පමණක් ඉදිකර ඒ සඳහා රු.2,883,240 ක මුදලක් වැයකර තිබුණි.

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) නුවරඑළියේ සිට කොළඹ හා වෙනත් ප්‍රදේශ දක්වා ධාවනය වන බස් රථ පිළිබඳ කරනු ලැබූ සමීක්ෂණයකට අනුව මාර්ග 19 ක් සඳහා බස් රථ 44 ක අවශ්‍යතාවයක් තිබුණද ඉන් බලපත්‍ර 10 ක් වෙනුවෙන් මිල ගණන් කැඳවීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගෙන මිල ගණන් කැඳවා තිබුණේ 05 ක් සඳහා පමණි. 2014 ඔක්තෝබර් 31 දින වන විට ඔවුන් බලපත්‍ර 02 ක් පමණක් නිකුත් කර තිබුණි. බලපත්‍ර ලබාගැනීම සඳහා බස් ධාවකයින් ඉදිරිපත් නොවීම සහ ඉදිරිපත්වූ අයගෙන්ද සුදුසුකම් ලැබූ ඉල්ලකරුවන් නොසිටීම හේතුවෙන් බලපත්‍ර දෙකක් පමණක් නිකුත් කිරීමට සිදුවී තිබූ බව සභාපතිවරයා විසින් ප්‍රකාශකර තිබුණි.

(ආ) සමීක්ෂණ දෙකකින් අනාවරණය කරගත් තොරතුරු අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය මත තවත් මාර්ග 06 ක් වෙනුවෙන් බලපත්‍ර 07 ක් නිකුත් කිරීම සඳහා ටෙන්ඩරය මගින් මිල ගණන් කැඳවා තිබූ අතර 2014 ඔක්තෝබර් අවසන් වන විට මගී සේවා බලපත්‍ර 04 ක් පමණක් නිකුත් කර තිබුණි. නියමිත මිල ගණන් අනුව මාර්ග බලපත්‍ර ලබාගැනීම සඳහා බස් ධාවකයින් ඉදිරිපත් නොවීම හේතුවෙන් මාර්ග බලපත්‍ර හතරක් පමණක් නිකුත් කිරීමට සිදුවූ බව සභාපතිවරයා විසින් ප්‍රකාශකර තිබුණි.

(ඇ) කොළඹ - කුවේරිපි මාර්ගය සඳහා මගී අවසරපත්‍ර දෙකක් සඳහා ලැබුණු මිල ගණන් අතුරින් වැඩිම මිල ඉදිරිපත් කරන ලද අයදුම්කරු එම බලපත්‍රය ලබාගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කර තිබූ අතර දෙවන වැඩිම මිල ඉදිරිපත් කරන ලද අයදුම්කරුට ප්‍රතික්ෂේපිත අයදුම්කරුගේ මිලට බලපත්‍රය ලබා ගන්නා ලෙස කරන ලද යෝජනාවට එකඟ නොවීම නිසා එම බලපත්‍රය වැඩිම මිලට ඔහුටම ලබාදීමට උත්සාහ කිරීම හේතුවෙන් එය නිකුත් කිරීමට 2013 දෙසැම්බර් 26 දක්වා

ප්‍රමාදවී තිබුණි. මගීසේවා බලපත්‍ර සඳහා වෙන්වූ කැඳවීමේදී ලංසු ඇපකරයක් තබා ගත්තේනම් මෙවැනි ප්‍රතික්ෂේප කිරීම් වලදී ඇතිවන පාඩුව අවම කරවා ගත හැකි වුවත් ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණු අතර , මෙසේ ප්‍රතික්ෂේප කරන පුද්ගලයින්ට නැවත බලපත්‍රයක් ලබාගත නොහැකි වන පරිදි ඔවුන්ගේ නම් අසාද ලේඛනයටද ඇතුළත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) සිසුසැරිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රවාහන අපහසුතා ඇති පාසැල් ළමුන් සඳහා නොමිලේ පාපැදි බෙදාදීම සඳහා 2012 වර්ෂයේ අවසාන කාර්තුවේ මිලදී ගත් පාපැදි විවිධ අඩුපාඩුවලින් යුක්තව ලබාදී තිබූ අතර එම අඩුපාඩු සකස් කර දෙන ලෙස අදාළ සැපයුම්කරු දැනුවත් කළද ඒ සඳහා කිසිදු ප්‍රතිචාරයක් නොදක්වා තිබියදීත් 2013 වර්ෂය සඳහාද එම ආයතනයෙන් තවත් පාපැදි 2250 ක් මිලදී ගෙන තිබුණු අතර ඒවාද අඩුපාඩු සහිතව සපයා තිබුණි. මෙවැනි අඩුපාඩු සහිත පාපැදි ආපසු සැපයුම්කරුවන් වෙත යොමුකිරීම වෙනුවට ඒ සඳහා ගෙවිය යුතු මුදලින් සියයට එකක ප්‍රමාණයක් අඩුකර මුදල් ගෙවා තිබුණි. තවද පෙර වර්ෂය තුළදී මිලට ගත් පාපැදිද ඇතුළුව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු.28,750,150 ක් වටිනා පාපැදි 3050 ක් බෙදාදී තිබූ අතර එම පාපැදි භාරගත් බවට අදාළ සිසුන් අත්සන් කර නොතිබූ නිසා මෙම පාපැදි අදාළ ශිෂ්‍යයාට හෝ ශිෂ්‍යාවට භාර දී ඇති බවට තහවුරු කරගත නොහැකි විය.

**4.3 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) කොළඹ හා පිට පළාත්වල සිට උතුරු හා නැගෙනහිර ප්‍රදේශ දක්වා මගී සේවා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට අංක 10/2374/445/077 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව මගින් ලබාගත් අනුමැතිය යටතේ 2012 මැයි 31 දිනෙන් පසුව බලපත්‍ර නිකුත් නොකිරීමට 2012 මාර්තු 22 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව මගින් තීරණය කර තිබුණි. එයට පටහැනිව 2012 ජූනි හා ජූලි මාසවලදී නිකුත් කර තිබූ මගී සේවා බලපත්‍ර දෙක පිළිබඳව මාගේ 2013 අප්‍රේල් 22 දිනැති අංක RT/B/NTC/13 දරන විගණන විමසුම මගින් පෙන්වාදී තිබියදීත් හා අල්ලස් හා දූෂණ විමර්ශන කොමිෂන් සභාව විසින් කරන ලද පරීක්ෂණයේදී මින් ඉදිරියට එම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ අනුව කටයුතු කරන බවට ලිඛිතව ප්‍රකාශකර තිබියදීත් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ද එම අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය යටතේ තවත් බලපත්‍ර දෙකක් නිකුත්කර තිබුණි.

(ආ) 2013 දෙසැම්බර් 09 දිනැති අංක 01/2013(i) දරන කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව එක් සේවකයකුට රු.12,500 බැගින් ප්‍රසාද දීමනාවක් ගෙවිය හැක්කේ ලාභ ලැබූ රාජ්‍ය සංස්ථා හා ඒ සමාන ආයතනවලට පමණක් වුවද විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශනයට අනුව රු.181,195,469 ක සමස්ථ අලාභයක් ලබාගෙන තිබුණද සම්පූර්ණ ප්‍රසාද දීමනාවම ගෙවා තිබුණි. එසේ වුවද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ජනිතවූ ලාභය රු.163,772,129 ක් බවත් එම ලාභය පදනම් කරගෙන ප්‍රසාද දීමනා ගෙවා ඇති බවත් සභාපතිවරයා විසින් පෙන්වාදී තිබුණි.

4.4 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු

---

කොට්ඨාස - මාතර අධිවේගී මාර්ගය සඳහා මගී සේවා අවසරපත් 27 ක් නිකුත් කිරීම සඳහා මිල ගණන් කැඳවීමේ දැන්වීම් පළකිරීම වෙනුවෙන් රු.295,215 ක මුදලක් වැය කර තිබුණද ඒ සඳහා කිසිදු ටෙන්ඩර් ඉල්ලුම් පත්‍රයක් නිකුත් කර නොතිබුණු අතර මගී සේවා අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමක්ද සිදුකර නොතිබුණි.

4.5 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයේ අඩුපාඩු

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) තලවකැලේ බස්නැවතුම්පල අදියර දෙකකින් නිමකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු අතර මින් පළමු අදියර සඳහා වූ ඇස්තමේන්තුව රු. 31,389,340 ක් වූ අතර මෙම ඉදිකිරීම් කටයුතු තලවකැලේ නගර සභාව විසින් මෙහෙයවා තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් අඩුපාඩු දක්නට ලැබුණි.

(i) මහල් තුනකින් සමන්විත මෙම ගොඩනැගිල්ල සඳහා රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව විසින් රු.37,861,728.30 ක බදු රහිත ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර තිබුණ ද මෙය අදියර දෙකකින් නිම කිරීමට තීරණය කිරීම නිසා බිම් මහල පමණක් නැවත තලවාකැලේ නගර සභාව විසින් රු.31,389,340 කට ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි එහෙත් විධිමත් පරිදි අනුමත කරන ලද මෙම ඇස්තමේන්තු විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ii) කොන්ත්‍රාත්තුවේ කටයුතු කරගෙන යාමේදී යම් අමතර වැඩ කිරීමට සිදුවුවහොත් එම වැඩ ආරම්භ කිරීමට පෙර ඒ සඳහා කොමිෂන් සභාවේ අනුමැතිය ලබාගතයුතු වුවත් 2014 ජනවාරි 31 දින සහතික කරන ලද රු.3,614,369 ක් වූ අමතර වැඩ සඳහා අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණේ එම කාර්ය නිමකිරීමෙන් පසුවය.

(iii) කොන්ත්‍රාත්තුව 2014 මාර්තු 31 දිනට පෙර නිම කළයුතු වුවත් 2014 අප්‍රේල් 23 දින දක්වා දීර්ඝකර තිබුණද 2014 සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විටත් කාර්ය නිමකර නොතිබූ අතර කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ කොන්දේසි ප්‍රකාරව ප්‍රමාදවූ එක් දිනක් සඳහා රු.7,149 බැගින් දින 159 ක් සඳහා රු.1,136,691 ක ප්‍රමාද ගාස්තු අයකර නොතිබුණි.

(ආ) බැස්ටියන් මාවත බස් පර්යන්තයේ කාලසටහන් ප්‍රදර්ශනය කිරීම සඳහා රු.14,418,000 ක් වැයකර එල්.ඊ.ඩී තිරයක් සවිකර තිබූ අතර මෙම ගනුදෙනුව ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු සිදුවී තිබුණි.

- (i) එල්ඊඩී තිරය මිලදීගෙන සවිකිරීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.2.2 හා 4.2.3 ඡේද ප්‍රකාරව ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනක් පිළියෙල කර ඒ අනුව කටයුතු නොකිරීම නිසා මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමට තීරණය කළ දින සිට මිල ගණන් කැඳවීම සඳහා වසරක පමණ කාලයක් ගතවී තිබුණි.
- (ii) එල්ඊඩී තිරය සවිකිරීම සඳහා ඉදිරිපත්වූ මිල ගණන් අතුරින් අවම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ ආයතන හතරක්ම මෙම කාර්ය සම්බන්ධයෙන් පෙර පලපුරුද්දක් නොමැති ආයතන වූ බැවින් ඒ සඳහා පස්වන අවම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කරන ලද ආයතනය තෝරා ගැනීම හෝ සියළුම මිල ගණන් අවලංගුකර නැවත මිල ගණන් කැඳවිය හැකි වුවත්, එසේ නොකර අවම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ ආයතනය ලවා එම සැපයුම සම්බන්ධයෙන් ඉදිරිපත් කිරීමක් (Presentation) කරවා ඔවුන් වෙත පවරාදී තිබුණි.
- (iii) සැපයුම්කරු නියමිත කාලය තුළදී විධිමත් පරිදි කොමිෂන් සභාව සමඟ ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමට නොපැමිණි බැවින් එම අවස්ථාවේදීම කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කර නැවත මිල ගණන් කැඳවිය හැකිව තිබුණද එසේ නොකර ඊට මාස 03 කට පසුව එම හේතුව පදනම් කරගෙන කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කර නැවත මිල ගණන් කැඳවීමකින් තොරව රාජ්‍ය සංස්ථාවක් වෙත රු.14,418,000ක මිලකට පවරාදී තිබුණි. මෙය පෙර ඉදිරිපත් කරන ලද අවම පස්වන මිලට වඩා රු.5,378,444 ක වැඩිවීමකි.
- (iv) මුල් කොන්ත්‍රාත්කරු කාර්ය ඉටු නොකිරීම නිසා ඔවුන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද කාර්ය සාධන සුරක්ෂණය නියමිත කාලය තුළ මුදල් බවට පරිවර්තනය කිරීමට කොමිෂන් සභාව අපොහොසත් වීම නිසා එහි කාලය ඉකුත්වීම හේතුවෙන් එය මුදල් කිරීම බැංකුව විසින් ප්‍රතික්ෂේප කර තිබූ අතර ඒ සඳහා නීති උපදෙස් ලබාගැනීම සඳහා නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව වෙත යොමුකර තිබුණි.

**4.6 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය**

---

අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය හා සැසැදීමේදී තනතුරු 61 ක් පුරප්පාඩු පැවති අතර මින් තනතුරු 19 ක්ම විධායක මට්ටමේ තනතුරු විය.

**4.7 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන වලට ලබා දුන් කොමිෂන් සභාවේ සම්පත්**

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) වැටුප් ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමේ පදනම මත ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට රියදුරු මහතුවන් දෙදෙනෙක් මුදාහැර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් දින වන විට එක් රියදුරු මහතෙකුගෙන් මාස 04 ක් සඳහා රු. 106,542 ක් හා අනෙක් රියදුරු මහතාගෙන් එක් මාසයක් වෙනුවෙන් රු.12,229 ක් ලෙස එකතුව රු.118,771 ක මුදලක් ප්‍රතිපූර්ණය කර නොතිබුණි.

(ආ) නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කය තුළ ධාවනය වන බස් රථ පිළිබඳව පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයට ලැබෙන පැමිණිලි පරීක්ෂා කිරීම සඳහා 2013 ජුනි 08 දිනැති අංක රහිත පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යවරයාගේ පුද්ගලික සහකාරගේ ලිපිය මගින් කරන ලද ඉල්ලීමකට අනුව කොමිෂන් සභාවට අයත් වූ රථයක් 2013 ජුනි 13 දින සිට 2013 ජූලි 15 දින දක්වා කොමිෂන් සභාවේ රියදුරෙක් සහිතව මුදාහැර තිබුණි. මෙම පරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා යෙදවුමේ කවුරුන්ද යන්නත් කොපමණ පැමිණිලි සංඛ්‍යාවක් පරීක්ෂා කළේ ද යන්නත් ඒ සම්බන්ධයෙන් ගත් ක්‍රියාමාර්ග මොනවාද යන්නත් පිළිබඳ කිසිදු තොරතුරක් විගණනයට ඉදිරිපත් නොවූ අතර අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් නුවරඑළියේ රාජකාරි කළ කාලය තුළ ඉන්ධන හා ලිහිසිතෙල් වෙනුවෙන් රු. 40,410 ක මුදලක් හා සේවා ගාස්තු වෙනුවෙන් රු.15,960 ක මුදලක් නුවරඑළිය පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශ සම්බන්ධීකරණ කාර්යාලයට අනුබද්ධ ශ්‍රී ලංකා වැවිලි සේවා සංගමයේ පරිපාලන ලේකම් වෙත ගෙවා තිබුණි.

5. ගිණුම් කටයුතුභාවය හා යහපාලනය

---

5.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

---

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2014 පෙබරවාරි 28 දින ඉදිරිපත් කළද එය 2013 ඔක්තෝබර් 02 දිනැති අංක පීඊඩී /POL./CIR /2013-3 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයට අනුව ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම් ප්‍රමිති අනුව සකස්කර නොතිබීම නිසා 2014 මාර්තු 10 දින නැවත ලබාගෙන ඒ අනුව සකස් කර විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද්දේ 2014 අගෝස්තු 01 දිනදීය.

5.2 අයවැය ලේඛනමය පාලනය

---

අයවැයගත හා තථ්‍ය සංඛ්‍යා සංසන්දනය කිරීමේදී සියයට 20 සිට සියයට 1080 දක්වා පරාසයක් තුළ විචලනයන් වූයෙන් අයවැය ලේඛනය ඵලදායී කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් වශයෙන් යොදාගෙන නොතිබුණි.

5.3 වාර්ෂික වාර්තාව සභාගත කිරීම

---

1971 අංක 38 දරණ මුදල් පනතේ 12(3) වගන්තිය හා 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී 12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 6.5.3 වගන්තිය ප්‍රකාරව ආයතනයේ වාර්ෂික වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කළ යුතු වුවත් 2012 වර්ෂයේ වාර්ෂික වාර්තාව 2014 ඔක්තෝබර් 31 වන විටත් පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කර නොතිබුණි.



**2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14**

**(2) (සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව සඳහා පිළිතුරු සහ වර්තමාන තත්වය**

**2.2.1 ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය අංශ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති**

(අ) 2014 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශණ පිළියෙල කිරීමේදී, විමසුමේ සඳහන් පරිදි ස්ථාවර වත්කම් ක්ෂය කිරීම සිදුකර ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

(ආ) විමසුමේ සඳහන් පරිදි මගී ප්‍රවාහන සමාගම් සඳහා මිලදීගන්නා ලද ලීබඩු හා සවිකිරීම් ස්ථාවර වත්කම් ලෙස නිවැරදිව ගිණුම්ගත කර ඇති අතර, විගණකාධිපතිගේ අංක : ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/2013/ඒකිවු- 17/12 දරන විගණන විමසීම (2014 ඔක්තෝබර් 24 දිනැති) හා 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14 (2) (සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව සඳහා (කෙටුම්පත) සඳහා පිළිතුරු සැපයීමේදී අදාල ගිණුම් සටහන්වල විස්තර සහිතව මෙම කරුණු ඉදිරිපත් කර ඇත.

**2.2.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු**

(අ) විමසුමේ සඳහන් වියදම විශේෂ ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදමක් වේ. මෙම විශේෂ ව්‍යාපෘති වියදම් දරනු ලබන්නේ භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන මගින් හෝ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් උපයා ගන්නා අතිරික්තය යොදා ගනිමිනි. ඒ අනුව මෙම වියදම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ආදායම් උපයා ගැනීමට අදාල වියදමක් නොවන බැවින්, එය විමසුමේ සඳහන් පරිදි ආයතනයේ මෙහෙයුම් උණුකාවයට බලපෑමක් ඇති කර නොමැත.

(ආ) ඉදිරියේදී වැඩපුර්ව අත්තිකාරම් ගිණුම්ගත කිරීමේදී විමසුමේ සඳහන් පරිදි කටයුතු කිරීමට සටහන් කරගන්නා ලදී.

(ඇ) 2014 වර්ෂයේ උපවිත වියදම් ගිණුම්ගත කිරීමේදී විමසුමේ සඳහන් කරුණු පිළිබඳ අවදානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

**2.2.3 පැහැදිලි නොකල වෙනස්කම්**

කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රතිපත්තිය වන්නේ තැන්පත් ශේෂය නාමික අගයට පවත්වා ගැනීම වේ. මෙම ප්‍රතිපත්තිය පසුගිය වර්ෂ ගණනාවක් පුරා අනුගමනය කරන ලද අතර මෙම ගිණුම් වර්ෂයේදීද එම ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කර ඇත. 2014 වර්ෂයේ පොළී ආදායම ගිණුම්ගත කිරීමේදී විමසුමේ සඳහන් කරුණු පිළිබඳ අවධානය යොමුකිරීමට සටහන් කරගන්නා ලදී.

**2.3 නීති, රීති, රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම**

- (අ) විගණන විමසුමේ දැක්වෙන පරිදි 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ 8.2.2. වගන්තිය අනුව තාවකාලික අතිරික්ත මුදල් ආයෝජනය කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් ඉල්ලීම් කර ඇති නමුත් එම අනුමැතිය මේදක්වා ලැබී නොමැත. (අදාල ලිපියේ පිටපත විගණකාධිපතිගේ අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එස්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.)

එසේ වුවත් 2012 අගෝස්තු මස 22 වන දින පැවති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ පොදු කාරක සභාවේදී, කෙටි කාලීන අතිරික්ත අරමුදල් සත් දින කැඳවුම් තැන්පතු වල ආයෝජනය කරනවා වෙනුවට යම් කොටසක් වැඩි පොළී ආදායමක් ලැබීම සඳහා ස්ථාවර තැන්පතු වල ආයෝජනය කරන මෙන් උපදෙස් ලැබී ඇත. (රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ පොදු කාරක සභා රැස්වීම් සටහන් වල පිටපතක් අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/එස්ඒ/2012/22 දරන විමසුමට පිළිතුරු සමග විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.)

(ආ)

- i) 2014 වර්ෂයේ සිට රාජකාරි සඳහා පිටරට යන නිලධාරීන්ට උණුසුම් ඇඳුම් දීමනාව ගෙවීමේදී රුපියල් වලින් ගෙවීමට පියවර ගන්නා ලදී.
- ii) විමසුමේ සඳහන් නිලධාරීන්ගෙන් උණුසුම් ඇඳුම් දීමනාව වශයෙන් ගෙවූ මුදල නැවත අයකරගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

(ඇ)

- (1) මුදල් රෙගුලාසි 371 (2) (අ)

විශේෂ ව්‍යාපෘති යටතේ පැවැත්වෙන වැඩසටහන් බොහෝවිට කොළඹින් බැහැර දුර බැහැර ප්‍රදේශවල පැවැත්වේ. දිස්ත්‍රික් මට්ටමින් සංවිධානය කරනු ලබන මෙම වැඩසටහන් වලදී එක් වැඩසටහනකට

බොහෝවිට විශාල පිරිසක් සහභාගී වේ. දිනක් පුරා පැවැත්වෙන මෙම වැඩසටහනක් සඳහා සහභාගීවන්නන්ට බොහෝවිට තේ(උදේ හා සවස), දිවා ආහාරය සපයනු ලබන අතර ඒ සඳහා වන වියදමද රු. 20,000/- ක අත්තිකාරමකින් දැරිය නොහැක.

එසේම, ආයතනයට දැරීමට සිදුවන වියදම් අවම කරගැනීම සඳහා (ප්‍රවාහන වියදම් වැනි) බොහෝවිට යාබද දිස්ත්‍රික්කවල වැඩසටහන් 02 ක් හෝ කිහිපයක් එක ළඟ දිනවල පැවැත්වේ. එවැනි අවස්ථාවල මෙම වැඩසටහන් කිහිපය සඳහා එක් අත්තිකාරමක් ලබා ගැනීමද අත්තිකාරම් මුදල මෙසේ ඉහල අගයක් ගැනීමට බොහෝවිට හේතුවේ.

තවද, මෙම ව්‍යාපෘති සඳහා නිලධාරීන් කිහිප දෙනෙකු සහභාගී වුවත් එසේ සහභාගී වන කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බදවාගන්නා ලද නිලධාරීන් හට අත්තිකාරම් ලබා ගැනීමට නොහැකි වීමත්, මුදල් පරිපාලනය කිරීමේ පහසුව මත සහභාගී වන සියළු නිලධාරීන් වෙනුවෙන් එක් නිලධාරියෙක් අත්තිකාරම් මුදල් ලබාගැනීමත් අත්තිකාරම් මුදල මෙසේ ඉහල අගයක් ගැනීමට හේතුවී ඇත.

එසේ වුවත් මේ වන විට අත්තිකාරම් ගෙවීමේදී හැකි සෑම අවස්ථාවකදීම වෙක්පත් මගින් ගෙවීම් කටයුතු සිදුකිරීමට පියවර ගෙන ඇති අතර මුදල් අත්තිකාරම් ලබාදීම සීමා කිරීම, අදාළ කාර්යය නිම කල වහාම බිල්පත් පියවීමට උපදෙස් දීම ආදිය තුළින් විමසුමේ සඳහන් වැරදි නිවැරදි කර ගැනීමට පියවර ගෙන ඇති බව කාරුණිකව දන්වමි.

**(2) මුදල් රෙගුලාසි 1646**

ධාවන සටහන් පොත් පරිහරණය කිරීමේ තිබූ ගැටලුව හේතුවෙන් විගණන දෙපාර්තමේන්තුවට දැනුම් දීමෙන් පසුව නව සටහන් පොතක් සකස්කර භාවිත කරනු ලැබේ. ඉන්ධන පරිභෝජනය පිළිබඳ පරීක්ෂා කරවාගෙන ටැංකියේ ඉතිරි ප්‍රමාණය සම්බන්ධයෙන් වාර්තා කිරීමට අවශ්‍ය තොරතුරුහා පුහුණුව රියදුරන්ට අවශ්‍යව ඇති අතර එම දැන්වීමක් කිරීම් සඳහා අවශ්‍ය සම්පත් දායකයෙකුගේ සහය ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය අනුමැතිය ලැබී ඇති අතර හැකි ඉක්මනින් එම කටයුතු ආරම්භ කරනු ඇත

ධාවන සටහන් පොතේ පිටපතක් වෙන් කිරීමට මුද්‍රණය කර නොමැති බැවින් විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉල්ලීම් මත අවශ්‍ය කොටස පමණක් පිටපත්කර දීමට කටයුතු කරනු ඇත.

**(3) මුදල් රෙගුලාසි 1647**

ආයතනයේ වාහනවල සිදුවන අනතුරු හා වෙනස්කම් පිළිබඳ සටහන් පොතක් ආරම්භකර ඇති අතර එය ආරක්ෂක අංශයේ තබා ඇත

(ඇ) ඉන්ධන පරිභෝජනය පිළිබඳ වාර්තා ගැනීමට සුදුසු නිලධාරියෙකුගේ සහය හැකි ඉක්මනින් ලබාගැනීම සඳහා අනුමැතිය ලබා ඇත

- (ඉ) 2015 වර්ෂයේ ජනවාරි 15 වන දින සිට සියලුම වාහන සඳහා රාජ්‍ය ලාංඡනය හා ආයතනයේ නම පින්තාරු කර ඇත
- (ඊ) පරිගණක උපාංග හා මෘදුකාංග සම්බන්ධයෙන් වෙනම වත්කම් ලේඛණයක් පවත්වා ගැනීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.
- (උ) විමසුමේ සඳහන් විස්තර වත්කම් ලේඛණයට ඇතුළු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.
- (ඌ) විමසුමේ සඳහන් කරුණ පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.
- (එ)
  - (i) ඉදිරියේදී විමසුමේ සඳහන් කරුණ පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.
  - (ii) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ දැක්වෙන පරිදි ඉදිරි ප්‍රසම්පාදන කටයුතු වලදී ඒ ඒ ප්‍රසම්පාදන කාර්යයන් වෙනුවෙන් සකස් කළ ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන් වෙනුවෙන් ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ අනුමැතිය ලබාගැනීමට කටයුතු කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.
  - (iii) මෙම මගී ආවරණ සඳහා පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවක් ආයතනයේ ඉංජිනේරු නිලධාරියා විසින් පිළියල කර තිබූ බව සඳහන් කරමි. එහි ඡායා පිටපතක් ඔබගේ 2014.10.14 දිනැති විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එවා ඇති විගණන විමසීම් අංක ආර්ථි/බී/එන්ටීසී/2013/ඒකියු -15/13 ට පිළිතුරු වශයෙන් ඔබ වෙත එවා ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.
  - (iv) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ දැක්වෙන පරිදි ලංසු කැඳවීමේ අවම කාලසීමාව දින 21 ක් වුවත් 2013 දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශනයට මෙම දුර ගමන් සේවා මගී ආවරණ කිහිපයක් ඉදිකිරීමට නියමිතව තිබූ බැවින් මෙම කාල සීමාව අඩුකිරීමට කටයුතු කර ඇත.

(v) ඉදිරියේදී කොන්ත්‍රාත් විමසුමේ සඳහන් කරුණ පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

### 3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

#### 3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශණ අනුව 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ජනනය වූ ලාභය රු.163,772,129 කි. විමසුමේ සඳහන් ආයතනික, නීති, පුවත්පත් දැන්වීම්, ක්ෂයවීම් හා වෙනත් වියදම් අඩු කිරීමෙන් පසු ඉහත ලාභය පෙන්වුම් කරයි.

#### 3.2 ආයතනයට එරෙහිව හෝ ආයතනය විසින් ආරම්භ කර ඇති නෛතික සිද්ධි

- (අ) බාහිර ආයතන / පුද්ගලයින් 15 ක් විසින් කාලසටහන්, මගී සේවා අවසරපත්, බස්ගාස්තු ප්‍රතිශෝධනය, බස්නැවතුම්පළ පහසුකම්, බස්රථ සේවකයින් සම්බන්ධයෙන් ගන්නා ලද ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධව අධිකරණවල නඩු 15 ක් ආයතනයට විරුද්ධව ගොනුකර තිබුණි.
- (ආ) 2013 වර්ෂය තුළ ආයතනය විසින් මගී සේවා අවසරපත් නොමැතිව ධාවනය කිරීම් සම්බන්ධයෙන් අධිකරණ වල නඩු 10 ක් විවිධ බාහිර පාර්ශවයන්ට විරුද්ධව ගොනුකර තිබුණි.

### 4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

#### 4.1 කාර්ය සාධනය

##### (අ) ගැමි සැරිය සේවාව

2013 ආරම්භයේ දී ගැමි සැරිය සේවා 21 පැවතිනි. නැගෙනහිර පළාතේ සේවා 2 ක්, දකුණු පළාතේ 02 ක්, වයඹ පළාතේ සේවා 14 ආරම්භ කිරීම නිසා 2013 අප්‍රේල් වන විට සේවා 39 ක් දක්වා වැඩිකර ගැනීමට හැකිවිය. 2014 ජූලි වන විට දකුණු පළාතේ නව සේවාවක් ආරම්භ කල අතර සේවා ගනන 40 කි. පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරිවල සහයෝගය නොලැබීම පී.පී.එස් වාර්තා අනුව ධාවනය නොවීම, ලොග් පත්‍ර නොලැබීම නිසා සේවා 09 ක් සහ කාලය අවසන් වීම නිසා සේවා 1 ක් අවලංගු කරන ලදී. ඒ අනුව සේවා 30 ක් වූ 2013 ඔක්තෝබර් මස දකුණු පළාතේ නව සේවාවන් ආරම්භ කරන ලදී. 2013 වසර අවසන් වන විට ඒ අනුව සේවා 31 කි. ටෙන්ඩර් මගින් අවසර පත්‍ර කිහිපයක් නිකුත් කලද බොහොමයක්ම සේවා ආරම්භ නොකරම අත්හැර දැමීමට 2013 සේවා සංඛ්‍යාව අඩුවීමට හේතුවී ඇත.

2013 වර්ෂය තුළ නැගෙනහිර පළාතේ සේවාවන් 7 ක් වෙනුවෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවා තිබුණද නැගෙනහිර පළාත් අධිකාරිය හරහා තොරතුරු ලැබී තිබුණේ එක ධාවකයෙකුගේ පමණි. මේ නිසා එක් සේවාවක් පමණක් ආරම්භ කිරීමට හැකිවිය.

2012 වර්ෂය අවසන් වන විට උතුරුමැද පළාත තුළ ගැමි සැරිය සේවා 06 ක් ක්‍රියාත්මක වී 2013 වර්ෂයේදී 03 දක්වා අඩු විය. ජී.පී.එස් මගින් පරීක්ෂා කිරීමේදී ධාවනය නොවීම සහ ලොග් පත්‍ර නොලැබීම නිසා සේවා 03 ක් අවලංගු කරන ලදී..

වාර්ෂිකව නව සේවාවන් ආරම්භ කලද නියමිත පරිදි සේවාවන් නොසැපයීම සනාථ වූ ඒවා අවලංගු කිරීම සිදු කිරීම නිසා සහ පළාත් ප්‍රවාහන අධිකාරීවලින් මෙම සේවාව පවත්වාගෙන යාම සඳහා ලැබෙන සහයෝගය ප්‍රමාණවත් නොවීම නිසා නව සේවාවන් ආරම්භ කිරීම අඩු වීමට හේතු වී ඇත.

**(ආ) නිසි සැරිය සේවාව**

2012 වර්ෂය අවසානයේ බස්රථ 123 ක් සේවයේ යොදවා තිබුණි. වර්ෂය සඳහා වෙන්කරන ලද මුදල් ප්‍රමාණවත් නොවීම නිසා නව සේවාවක් ආරම්භ කිරීමට හැකිවූයේ 42 ක් පමණි. වර්ෂය අවසාන වනවිට සේවා 136 න් ධාවනය වෙමින් පැවතියේ බස්රථ 111 ක් වූයේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ජංගම පරීක්ෂන නිලධාරී මහතුන් මෙම සේවා නිරන්තරයෙන් පරීක්ෂාකර දෙනු ලබන වාර්තා අනුව ධාවනය නොවන සේවා අවලංගු කිරීම සහ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ කොන්දේසි අනුව ධාවනය නොවන සේවා අවලංගු කිරීම නිසා වේ.

මෙම සේවාවන් අඛණ්ඩව පවත්වාගන්නා ලෙස ඒ ඒ ඩිපෝ සඳහා මෙම සේවාවන් අනිවාර්යෙන් ධාවනය කළයුතු බව දන්වා අවවාදාත්මක ලිපියවා ඇත. එමෙන්ම ශ්‍රී ලංගම ප්‍රධාන කාර්යාලයද හැමවිටම දැනුවත් කර ඇත.

(ඇ) විවිධ ගැටලු පැන නැගීම හේතුවෙන් මෙම කාර්යයන් නිම කිරීමට ප්‍රමාද විය.

(ඈ) දුරගමන් සේවා මගී ආවරණ ඉදිකිරීම

විමසුමේ සඳහන් පරිදි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉහත ව්‍යාපෘතිය සඳහා දුරගමන් සේවා මගී ආවරණ 100ක් ඉදිකිරීමට රු.35,000,000 ක් වෙන් කර තිබූ බව සඳහන් කර ඇත. නමුත් ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කර තිබුණේ දුරගමන් සේවා මගී ආවරණ 35 ක් ඉදි කිරීමට රු. 10,000,000 ක මුදලක් පමණි.

මගී ආවරණ 25ක් ඉදිකිරීම සඳහා ටෙන්ඩරය ප්‍රධානය කර තිබුණද ඉන් නිමකර තිබූ මගී ආවරණ 13 ක් සඳහා පමණක් මුදල් ගෙවන ලදී. එම මගී ආවරණ 13 බෙන්තර කහඔලියාකන්ද හංදියේ සිට කතරගම දක්වා ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අතරතුර, හදිසියේ දකුණු පළාත් සංවර්ධන ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීමකදී පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී නාමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා විසින් ඉදි කිරීම් කටයුතු නතර කරන ලෙස දැනුම්දීම නිසා ජා.ග.කො.ස. සභාපති විසින් තවදුරටත් ඉදිකිරීම් නවත්වා ඇත.

**4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා**

(අ) ටෙන්ඩර් 17 පුවත්පත් දැන්වීම් මගින් මාර්ග 10 ක් සඳහා මාගී බලපත්‍ර 12 ක් ලබා දීමට මිල ගණන් කැඳවන ලදී. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය අනුව සියළුම මාර්ග සඳහා මිල ගණන් කැඳ වුවද නිකුත් කරන ලද්දේ මාගී බලපත්‍ර 2ක් පමණි. මෙම ටෙන්ඩරය යටතේ බලපත්‍ර ලබා ගැනීම සඳහා බස් ධාවකයින් ඉදිරිපත් නොවීම හා ඉදිරිපත් වූ අයගෙන් ද සුදුසුකම් ලැබූ ඉල්ලුම්කරුවන් නොසිටීම හේතුවෙන් බලපත්‍ර දෙකක් පමණක් නිකුත් කිරීමට සිදුවිය.

(ආ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා මාර්ග 6ක් වෙනුවෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවීම් කළද නියමිත මිල ගණන් අනුව මාර්ග බලපත්‍ර ලබා ගැනීම සඳහා බස් ධාවකයින් ඉදිරිපත් නොවීම හේතුවෙන් මාර්ග බලපත්‍ර 4ක පමණක් නිකුත් කිරීමට සිදු විය.

(ඇ) කොළඹ - කුවිවෙලි මාර්ගය සඳහා මගී අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී පළමු ගැනුම්කරු මාර්ග අවසර පත්‍රය ලබා නොගත් බැවින්, දෙවන හිමිකරුට මාගී බලපත්‍රය පිරිනමන ලදී. එසේ වුවද දෙවන ගැනුම්කරු පළමු ඉල්ලුම්කරුගේ මිල ගෙවීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම නිසා එම ගැටළුව විසඳීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් දෙකකට ඉදිරිපත් කිරීමට සිදුවිය. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් පැවැත්වුණයේ මාසිකව වන බැවින් මෙයට අනුමැතිය ලබා ගැනීමට ප්‍රමාදවිය.

මින් ඉදිරියට මෙම ප්‍රමාදයන් වලක්වා ගැනීම සඳහා මිල ගණන් කැඳවීමේදී ලංසු ඇපකරයක් තබා ගැනීමට කටයුතු සුදානම් කර ඇත. එසේම මාර්ග බලපත්‍ර ලබා ගැනීමට ඉදිරිපත් නොවන ධාවකයින්ගේ නම් අසාධු ලේඛනයට ඇතුළත් කර ගැනීමට ද කටයුතු සුදානම් කර ඇත.

(ඇ) 2013 මාර්තු මාසයේ දී මිලදී ගනු ලැබුවේ 2012 වර්ෂයේදී මිලදී ගතයුතු පාපැදි 1500වේ. ඒ අනුව ප්‍රසම්පාදන කටයුතු 2012 වසරේ ඔක්තෝබර් මාසයේ ආරම්භ කළ අතර ඒ සඳහා ආයතන 3ක් ඉදිරිපත් වූ නමුත් අවම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කරන ලද ආයතනය වෙන්වීමෙන් සඳහන් කොන්දේසි සම්පූර්ණ නොකළ බැවින් ඊළඟ සුදුසුකම් සපුරා ඇති ආයතනවලින් පාපැදි 1500 මිල දී ගන්නා ලදී. පාපැදි හදිසි ඉල්ලීම් වැඩි වී තිබූ හෙයින් එම වෙන්වීමෙන් නැවත ඇණවුම් කිරීම යටතේම නැවත පාපැදි 750ක් ලෙස එනම් පාපැදි 2250ක් මිලදී ගන්නා ලදී.

මින් පෙර අදාළ සැපයුම්කාර ආයතනයේ පාපැදි බෙදාහැරීමේ දී සිදුවන අඩුපාඩු සම්බන්ධයෙන් ඔවුන් දැනුවත් කරනු ලැබූ අතරම මෙවැනි අතපසුවීම් සිදුවන්නේ නම් අදාළ ආයතනය අසාදුගත ලේඛනයට ඇතුළත් කරගැනීමට සටහන් කරගන්නා ලදී.

එමෙන්ම අදාළ පාපැදි නිවැරදිව අඩුපාඩුවක් නොමැතිව ලද බවට අදාළ ස්ථානවල පාපැදි ලබාගන්නා නිලධාරීන් මගින් තහවුරු කරගැනීමේ ලිපි ඉදිරිපත් වීමෙන් පසු මිල දී ගන්නා ලද පාපැදි සඳහා ගෙවීම් කටයුතු කරනු ලැබූ අතර 2014 වසර සිට වෙනම තොග පොත්වල සඳහන් කිරීම මෙන්ම පාපැදි පිරිවිතර පරීක්ෂා කිරීම සිදු කරනු ලැබිණි.

පාපැදි නිර්ණායක අනුව දරුවන් තෝරා ගනු ලබන අතර පාපැදි ප්‍රදානය කිරීමට පෙර දරුවන් වෙත පාපැදි ලබාදීමේ අයදුම්පත්‍රයක් නිකුත් කරනු ලබයි. එම අයදුම්පත්‍රයෙන් පාපැදි ලබාගන්නා දරුවාගේ තොරතුරු විමසීමක් කරන අතර එය ඔහුගේ දෙමාපියන්, පංතිභාර ගුරුතුමා හෝ ගුරුතුමිය මෙන්ම විදුහල්පති මගින් සහතික කර ගනු ලබන අතර අදාළ අයදුම් පත්‍රයේ දරුවාගේ අත්සන ලබාගැනීම ද සිදු කරනු ලබන බැවින් දරුවා පාපැදිය ලබාගත් බව ඉන් සහතික කරගත හැකිය.

එමෙන්ම පාපැදි ප්‍රදානය කරන උත්සව අවස්ථාවේ දී පාපැදි ලබාදීමේ අයදුම් පත්‍රය දරුවා ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසු පාපැදිය ප්‍රදානය කරන අතර වෙනම නාම ලේඛනයකට දරුවන්ගේ අත්සන් ලබාගැනීම උත්සව අවස්ථාවක දී ඉතා අපහසු දුෂ්කර කටයුත්තක් බැවින් අදාළ අයදුම් පත්‍රය ලබාගැනීමෙන් පසු ඔවුන් ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු මත සඳහන් කරන දුරකථනයන්ට හා විදුහල්පතිවරුන් මගින් පාපැදි ලබාගත් බවට තහවුරු කර ගනු ලබයි. නමුත් 2014 වසරේ සිට දරුවන්ගේ අත්සන් ලබාගැනීම සිදු කරනු ලැබිණි.

**4.3 මතබේදයට තුඩුදෙන ගණුදෙනු**

- (අ) විගණන විමසුමෙන් විමසන ලද 2013 වර්ෂයේදී නිකුත් කරන ලද බලපත්‍ර දෙක නිකුත් කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ආවරණ අනුමැතියක් ලබා ගෙන ඇත.
- (ආ) විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශණ අනුව 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ජනනය වූ ලාභය රු.163,772,129 කි.

ඒ අනුව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා ප්‍රසාද දීමනා ගෙවා ඇත්තේ ඉහත සඳහන් පරිදි මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ජනනය වූ ලාභය පදනම් කරගෙන බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

**4.4 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු**

කොට්ටාව - මාතර අධිවේගී මාර්ගයේ බලපත්‍ර ලබාදීම සඳහා 2013 අගෝස්තු මස 06 වන දින පුවත්පත් දැන්වීම් පළ කළද, අධිවේගී මාර්ගයේ බස් රථ ධාවනය සඳහා බලපත්‍ර සම්බන්ධව නව ප්‍රතිපත්තියක් සැකසීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල සාකච්ඡාවක් පැවැත්වීමට නියමිත බව දන්වා තිබූ බැවින් අයදුම්පත් නිකුත් කිරීම අත්හිටුවන ලදී.

කෙසේ වුවද අදාළ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව 2014 ඔක්තෝබර් මාසය වන විට උක්ත බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සිදු කර ඇත.

**4.5 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයේ අඩුපාඩු**

**(අ) තලවාකැලේ බස් නැවතුම ඉදිකිරීම**

- i) මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අනුමැතියන් සඳහා තලවාකැලේ නගර සභාවෙන් පිළියෙල කරන ලද ඇස්තමේන්තුව පදනම් කර ගත්තද සියලු මිළ කැඳවීම් මෙන්ම ගෙවීම් සඳහාද යොදා ගනු ලැබුවේ රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවෙන් සකසන ලද ඇස්තමේන්තුවය. එසේ වුවත් තලවාකැලේ නගර සභාව විසින් පිළියෙල කරන ලද ඇස්තමේන්තුව අංක. Ntc/DG/CM/35/16 දරණ ලිපි ගොනුවේ පිටු අංක. 105 යටතේ ගොනුකර ඇත.
- ii) අමතර වැඩ සඳහා මූලික අනුමැතියන් රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව විසින් කොමිෂන් සභාවෙන් ලබා ගෙන ඇත.
- iii) තලවාකැලේ බස් නැවතුම්පලේ ටයිල් ඇතිරීම පසුව යෝජනා වුවක් බැවින් එම වැඩ කටයුතු නිම වන තෙක් විදුලි උපකරණ හා සනීපාරක්ෂක උපකරණ සවි කිරීම මෙන්ම අවසන් තීන්ත ආලේපනය නොකරන ලෙස උපදේශක ආයතනය විසින් දැනුම් දී ඇත.

**(ආ)**

- i) කාලසටහන් පුවරු සවිකිරීමේ තීරණය 2011 වසරේ සැප්තැම්බර් මාසයේ ගනු ලැබුවද, මෙම කාලසටහන් පුවරු සඳහා කුමන තාක්ෂණික ක්‍රමවේදයක් (Software, Led) අනුගමනය කරන්නේද යන්නත්, එවකට LED තාක්ෂණය වෙළඳපලට පැමිණි මුල් යුගයවීමත් හේතු කරගෙන ඊට අදාළ තාක්ෂණික පිරිවිතර සකස් කිරීමට දීර්ඝ කාලයක් ගත විය.

මේ සඳහා ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනක් සකස්කර නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය කරන ලද අතර, ඉදිරි ප්‍රසම්පාදන කාර්යයන් කාර්යක්ෂමව ඉටුකිරීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන කාල සටහනකට අනුකූලව සිදුකිරීමට අදාළ නිලධාරීන් වෙත උපදෙස් ලබා දී ඇති බව කාරුණිකව දන්වා සිටිමි.

ii) අවම මිල ගණන් සපයන ලද ආයතනය, පලපුරුද්ද හැර සියළුම පිරිවිතරයන් සම්පූර්ණ කර තිබුණි. තවද අවම මිල ගණන් සහ පලපුරුද්ද සහිත මිල අතර වෙනස රු.5,268,130.00 (රු.9,039,556.00 - රු.3,771,426.00 = රු.5,268,130.00)

තවද මෙම මුදල ඇස්තමේන්තු මුදල ඉක්මවා යන්නක් වේ. එබැවින් අවම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කල ආයතනය තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශය මත ආයතනයට ගෙන්වා, තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවට සහ ප්‍රසම්පාදන කමිටු සභාපති ඉදිරියේ ඉදිරිපත් කිරීමක් (Presentation) කිරීමෙන් අනතුරුව, (ඇමුණුම 1a) අදාල ගැටළු නිරාකරණය කර ගැනීමෙන් පසු, ඊට අදාල කරුණු ලිඛිතව ලබාගෙන (ඇමුණුම II a) තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශය සහ ප්‍රසම්පාදන කමිටු අනුමැතිය සහිතව (ඇමුණුම III a, iv a) ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කර ඇති බව දන්වා සිටිමි.

iii) විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශන පුවරුවක් මිලදී ගැනීම සඳහා අදාල සැපයුම්කාර ආයතනය වෙත 2012/12/31 දින මිලදී ගැනීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කළද අදාල ආයතනය විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශන පුවරුව සවි කිරීමට අදාලව මූලික කර්යයන් කිසිවක් සිදුකර නොමැති බැවින් අදාල ඇණවුම අවලංගු කරන ලදී.

මෙම විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශන පුවරු සම්බන්ධයෙන් 2013/05/10 වන දින පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයේ පැවති ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීමේදී ගත් තීරණය හා උපදෙස් මත විශ්වාසදායී රාජ්‍ය ආයතනයක් වූ සී/ස ශ්‍රී ලංකා රජයේ වාණිජ (විවිධ) නීතිගත සංස්ථාවෙන් මිල ගණන් කැඳවන ලද අතර මෙම ආයතනය මේ වන විට විද්‍යුත් ප්‍රදර්ශන පුවරු සවිකිරීමේ පලපුරුද්ද සහිත රාජ්‍ය ආයතනයක් වූ බැවින් සී/ස ශ්‍රී ලංකා රජයේ වාණිජ (විවිධ) නීතිගත සංස්ථාව වෙත මෙම ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කළ බව කාරුණිකව සඳහන් කරමි.

iv) මෙම කාර්ය සාධන සුරක්ෂණය අවසන් වන දිනය 2013/04/06 වේ. මෙම කාර්ය සාධන සුරක්ෂණය කල් ඉකුත්වීමට දිනයක් තිබියදී කාර්ය සාධන සුරක්ෂණය නිදහස් නොකරන ලෙස අදාල බැංකුව වෙත දන්වා ඇත. එසේ දන්වා සිටියදී මෙම කාර්ය සාධන සුරක්ෂණය මුදල් බවට පරිවර්තනය කිරීම අදාල බැංකුව ප්‍රතික්ෂේප කර ඇති බැවින් නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවෙන් නීති උපදෙස් ලබා ගැනීම සඳහා යොමුකර ඇති බව කාරුණිකව දන්වමි.

**4.6 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය**

මේවන විට ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ නව උසස්වීම් හා බඳවාගැනීම් පටිපාටියට අනුමතිය ලැබී ඇති බැවින් විමසුමේ සඳහන් පුරප්පාඩු පිරවීමට කටයුතු කරගෙන යනු ලැබේ.

**4.7 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන වෙත ලබාදුන් කොමිෂන් සභාවේ සම්පත්**

- (අ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් 2014/12/16 දින වන විට මෙම රු. 118,771/- මුදල ප්‍රතිපූර්ණය කර ඇත.
- (ආ) ගරු පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යතුමාගේ ලිඛිත ඉල්ලීම මත නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කය තුළ ධාවනය වන බස්රථ පිළිබඳව එම අමාත්‍යාංශයට ලැබෙන පැමිණිලි පරීක්ෂා කිරීම සඳහා කොමිෂන් සභාව සතු වෑන් රථයක් 2013 ජුනි 13 දින සිට 2013 ජූලි 15 දින දක්වා මුදාහරින ලදී.

මෙම වාහනය සඳහා ඉන්ධන හා ලිහිසි තෙල් සඳහා රු. 40,410/- ක් සහ සේවා ගාස්තු වශයෙන් රු. 15,960/- ක් එම මාසය තුළ ගරු අමාත්‍යතුමාගේ නුවරඑළිය සම්බන්ධීකරණ කාර්යාලය මගින් වැය කර තිබිණ. අදාළ රාජකාරිය කොමිෂන් සභාව විසින් කලයුතු වන්නක් වන බැවින් එම මුදල නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කාර්යාලය වෙත ප්‍රතිපූර්ණය කරන ලදී.

**5.2 අයවැය ලේඛනමය පාලනය**

විමසුමේ සඳහන් පරිදි අයවැයගත සංඛ්‍යා සහ තත්‍ය සංඛ්‍යා සංසන්දනය කිරීමේදී සත් දින කැඳවුම් තැන්පත් මත පොළී ආදායම සියයට 1080 ක් වශයෙන්ද විචලනය වී ඇත.

ඉදිරි වර්ෂයේදී, විමසුමේ සඳහන් අයවැය ලේඛනයේ ප්‍රතිපාදන හා තත්‍ය ශේෂයන් අතර විචලතාවයන් අවම කර ගැනීම සඳහා අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

**5.3 වාර්ෂික වාර්තා සභාගත කිරීම**

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ 2012 වාර්ෂික වාර්තාවට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා 2014.09.05 දින පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කර ඇත.

**6. පද්ධති හා පාලනයන්**

විමසුමේ සඳහන් ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

